



Assemblée générale

Distr.: Générale
7 octobre 2002

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Trente-sixième session
Vienne, 30 juin-11 juillet 2003

Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dixième session (Vienne, 16-20 septembre 2002)

Table des matières

<i>Chapitre</i>	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1-23	2
II. Délibérations et décisions	24	7
A. Débat général	25-28	7
B. Examen des projets de chapitres	29-124	8
1. Projet de chapitre 6 (Responsabilité du transporteur)	29-105	8
a) Article 6.1.1	30-34	14
b) Article 6.1.2	35-37	15
c) Article 6.1.3	38-45	16
d) Article 6.1.4	46-56	18
e) Article 6.2	57-62	20
f) Article 6.3	63-64	22
g) Article 6.4	65-70	23
h) Article 6.5	71-75	24
i) Article 6.6	76-80	25
j) Article 6.7	81-85	27
k) Article 6.8	86-92	28
l) Article 6.9	93-100	29
m) Article 6.10	101-105	32
2. Projet de chapitre 9 (Fret)	106-124	32
a) Article 9.4	108-114	33
b) Article 9.5	115-124	34
Annexe I		37
Annexe II		38



I. Introduction

1. À sa vingt-neuvième session, en 1996¹, la Commission a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer s'il était nécessaire d'établir des règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas et d'uniformiser davantage les textes législatifs².

2. À cette session, la Commission a été informée que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur diverses questions. Ces lacunes constituaient un obstacle à la libre circulation des marchandises et augmentaient le coût des opérations. L'utilisation de plus en plus répandue des moyens électroniques de communication dans le contexte du transport de marchandises aggravait les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de ces lois et rendait nécessaire l'élaboration de dispositions uniformes pour régler les questions propres à l'utilisation des nouvelles technologies³.

3. Toujours à cette session, la Commission a également décidé que le secrétariat devrait recueillir des informations, idées et opinions sur les problèmes qui se posaient dans la pratique et sur les solutions envisageables afin de pouvoir lui présenter un rapport par la suite. Il a été convenu que ces renseignements devraient être recueillis auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, les organisations internationales représentant les secteurs commerciaux intervenant dans le transport de marchandises par mer, comme le Comité maritime international (CMI), la Chambre de commerce internationale (CCI), l'Union internationale d'assurances transports, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des ports⁴.

4. À sa trente et unième session, en 1998, la Commission a entendu une déclaration, faite au nom du CMI, dans laquelle celui-ci se félicitait de l'invitation à coopérer avec le secrétariat pour obtenir les vues des secteurs intervenant dans le transport international de marchandises et analyser ces informations.

5. À la trente-deuxième session de la Commission, en 1999, il a été déclaré, au nom du CMI, qu'un groupe de travail de ce dernier avait été chargé d'étudier un large éventail de questions relatives au droit international des transports en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation était requise par les secteurs concernés⁵.

6. À cette session, on a également indiqué que le groupe de travail du CMI avait envoyé un questionnaire à toutes les organisations membres du CMI couvrant un grand nombre de systèmes juridiques. L'intention du CMI était, une fois reçues les réponses au questionnaire, de créer un sous-comité international chargé d'analyser les informations recueillies et de définir une base de travail en vue d'harmoniser les législations dans le domaine du transport international de marchandises. La

¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, Supplément n° 17 (A/51/17).*

² *Ibid.*, par. 210.

³ *Ibid.*, par. 211.

⁴ *Ibid.*, par. 215.

⁵ *Ibid.*, cinquante-quatrième session, *Supplément n° 17 (A/54/17)*, par. 413.

Commission a reçu l'assurance que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable⁶.

7. À sa trente-troisième session, en 2000, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général sur les travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports (A/CN.9/476), qui présentait l'état d'avancement des travaux réalisés par le CMI en coopération avec le secrétariat. Elle a également entendu un rapport oral fait au nom du CMI. Le groupe de travail du CMI avait entrepris, en coopération avec le secrétariat, une enquête sur la base d'un questionnaire couvrant différents systèmes juridiques qu'il avait adressé aux organisations membres du CMI. Il a aussi été noté que, parallèlement, plusieurs tables rondes avaient été organisées en vue d'examiner les principaux aspects des travaux futurs avec des organisations internationales représentant divers secteurs. Ces réunions avaient permis à ceux-ci de témoigner de leur soutien et de leur intérêt continus pour le projet.

8. Dans le cadre de la trente-troisième session de la Commission, en 2000, un colloque sur le droit des transports, organisé conjointement par le secrétariat et le CMI, s'est tenu à New York le 6 juillet 2000. Ce colloque avait pour but de recueillir des idées et des avis d'experts sur des problèmes se posant dans le transport international de marchandises, en particulier le transport de marchandises par mer, de recenser les questions relatives au droit des transports sur lesquelles la Commission souhaiterait peut-être se pencher dans le cadre de travaux futurs et, dans la mesure du possible, de proposer des solutions envisageables.

9. Lors de ce colloque, une majorité d'intervenants ont reconnu que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des bailleurs de fonds d'une partie à un contrat de transport. De l'avis général, face aux changements apportés par le développement du transport multimodal et l'utilisation du commerce électronique, il était nécessaire de réformer le droit des transports de manière à régler tous les contrats de transport, qu'ils s'appliquent à un ou plusieurs modes de transport et qu'ils soient conclus sous forme électronique ou par écrit. Les aspects qu'il convenait d'examiner dans tout processus de réforme étaient notamment les suivants: définition plus précise du rôle, des responsabilités, des obligations et des droits de toutes les parties concernées et définition plus claire du moment auquel la livraison était présumée avoir lieu; élaboration de règles pour les cas où l'on ignorait à quel stade du transport des marchandises avaient été perdues ou endommagées; établissement des conditions ou du régime de responsabilité devant s'appliquer et détermination des limites financières de la responsabilité; et insertion de dispositions visant à prévenir l'utilisation frauduleuse des connaissements.

10. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général (A/CN.9/497) qui avait été établi à sa demande⁷.

11. Ce rapport présentait un résumé des remarques et des suggestions issues des travaux du sous-comité international du CMI. Les solutions législatives envisageables n'y étaient pas présentées en détail parce que le sous-comité était en train de les examiner. Le rapport avait pour objet de permettre à la Commission

⁶ Ibid., par. 415.

⁷ Ibid., cinquante-sixième session, Supplément n° 17 (A/56/17), par. 319 à 345.

d'évaluer l'objectif et la portée de ces solutions et de déterminer comment elle entendait procéder. Il y était indiqué que les questions devant être traitées dans le futur instrument étaient notamment les suivantes: champ d'application de l'instrument; durée de la responsabilité du transporteur, obligations et responsabilité du transporteur; obligations du chargeur, documents de transport, fret, livraison au destinataire, droit de contrôle dont disposent les parties ayant un intérêt dans la cargaison pendant le transport, transfert des droits sur des marchandises, détermination de la partie ayant le droit d'intenter une action contre le transporteur et prescription des actions contre ce dernier.

12. Il était dit dans le rapport que les consultations menées par le secrétariat conformément au mandat que lui avait confié la Commission en 1996 montraient que des travaux pourraient utilement être entrepris en vue d'élaborer un instrument international, pouvant éventuellement revêtir la forme d'un traité international, qui moderniserait le droit des transports, tiendrait compte des progrès techniques les plus récents, comme le commerce électronique, et supprimerait les écueils juridiques mis en évidence par la Commission dans le domaine du transport international de marchandises par mer. L'examen d'éventuelles solutions législatives par le CMI progressait rapidement et un texte préliminaire comprenant des projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif, assortis de variantes et de commentaires, devait être élaboré pour décembre 2001.

13. Après délibération, la Commission a décidé de créer un groupe de travail (baptisé "Groupe de travail sur le droit des transports") chargé d'examiner le projet. Le secrétariat établirait, à l'intention de ce groupe de travail, un document de travail préliminaire dans lequel seraient présentés, assortis de variantes et de commentaires, les projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif que le CMI était en train d'élaborer.

14. En ce qui concerne la portée des travaux, la Commission a décidé, après discussion, que les questions de responsabilité devraient être traitées dans ce document. Elle a également décidé que, dans un premier temps, le Groupe de travail examinerait les opérations de transport de port à port; cependant, celui-ci avait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner aussi les opérations de transport de porte à porte ou certains aspects de ces opérations et, en fonction des résultats de ces études, recommander à la Commission d'élargir le cas échéant son mandat. Il a été déclaré que les solutions adoptées dans la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991) devraient aussi être dûment prises en compte. Il a également été convenu que les travaux seraient menés en coopération étroite avec les organisations intergouvernementales intéressées prenant part à des travaux dans le domaine du droit des transports (telles que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres commissions régionales de l'ONU et l'Organisation des États américains (OEA)), ainsi que des organisations internationales non gouvernementales.

15. À sa trente-cinquième session qui a eu lieu en juin 2002 à New York, la Commission était saisie du rapport du Groupe de travail sur le droit des transports sur les travaux de sa neuvième session (15-26 avril 2002), au cours de laquelle le Groupe de travail avait entamé l'examen du projet (A/CN.9/510). À cette session, le Groupe de travail a entrepris un examen préliminaire des dispositions du projet d'instrument sur le droit des transports qui était annexé à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21). Le Groupe de travail était également saisi des

commentaires de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU et de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), qui étaient reproduits dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pas terminé son examen du projet d'instrument, qu'il s'est proposé d'achever à sa dixième session. La Commission a noté que le secrétariat avait été prié d'élaborer une version révisée du projet d'instrument en se fondant sur les délibérations et les décisions du Groupe de travail (A/CN.9/510, par. 21). Elle a adressé ses remerciements au Groupe de travail pour ce qu'il avait déjà accompli⁸.

16. La Commission a noté que le Groupe de travail, ayant présent à l'esprit le mandat qui lui avait été donné par la Commission⁹ (et en particulier le fait que celle-ci avait décidé que, dans un premier temps, le Groupe examinerait les opérations de transport de port à port, mais qu'il aurait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner également les opérations de transport de porte à porte, ou certains aspects de ces opérations), avait estimé qu'il serait souhaitable de débattre également de la question des opérations de transport de porte à porte et d'élaborer, pour les besoins de ces opérations, un régime permettant de résoudre les éventuels conflits entre le projet d'instrument et les dispositions régissant le transport terrestre dans les cas où le transport par mer était complété par une ou plusieurs étapes terrestres (pour un compte rendu de l'examen de la question de la portée du projet d'instrument par le Groupe de travail, voir A/CN.9/510, par. 26 à 32). Le Groupe de travail avait estimé qu'il serait utile qu'il poursuive ses délibérations concernant le projet d'instrument en partant de l'hypothèse de travail provisoire que celui-ci porterait sur les opérations de transport de porte à porte et avait par conséquent demandé à la Commission d'approuver cette démarche (A/CN.9/510, par. 32).

17. En ce qui concerne la portée du projet d'instrument, un certain nombre de délégations ont fermement appuyé l'hypothèse de travail selon laquelle celui-ci devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte. Il a été souligné qu'il était nécessaire dans la pratique d'harmoniser le régime juridique régissant le transport de porte à porte étant donné le nombre de plus en plus important de cas concrets où le transport (en particulier de marchandises conteneurisées) était assuré dans le cadre de contrats de transport de porte à porte. Bien qu'aucune objection n'ait été opposée à l'idée de donner une portée aussi étendue au projet d'instrument, il y a eu accord général sur le fait que le Groupe de travail devrait s'efforcer d'associer à la poursuite de ses délibérations des organisations internationales telles que l'Union internationale des transports routiers, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et d'autres organisations internationales qui s'intéressent aux transports terrestres. Le Groupe de travail a été invité à examiner les dangers qu'il y aurait à étendre au transport terrestre les règles régissant le transport maritime et à tenir compte, pour l'élaboration du projet d'instrument, des besoins spécifiques du transport terrestre. La Commission a également invité les États membres et les États dotés du statut d'observateur à inclure des experts du transport terrestre dans leurs délégations participant aux délibérations du Groupe de travail. Elle a invité en outre les Groupes de travail III (Droit des transports) et IV (Commerce électronique) à coordonner leurs travaux concernant les documents de transport dématérialisés. Bien que, de l'avis général, des mécanismes appropriés devraient être prévus dans le projet

⁸ Ibid., cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17), par. 222.

⁹ Ibid., cinquante-sixième session, Supplément n° 17 (A/56/17), par. 345.

d'instrument pour éviter d'éventuels conflits entre celui-ci et d'autres instruments multilatéraux (en particulier ceux contenant des règles obligatoires applicables au transport terrestre), il a été dit qu'il ne suffisait pas d'éviter de tels conflits pour garantir que le projet d'instrument soit largement accepté, mais qu'il fallait également que ses dispositions de fond établissent des règles acceptables tant pour le transport maritime que pour le transport terrestre. Le Groupe de travail a été invité à étudier la possibilité de prévoir dans le projet d'instrument des ensembles de règles distincts mais compatibles (dont certains pourraient être facultatifs) pour le transport maritime et le transport routier. Après débat, la Commission a approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte, étant entendu que la question de son champ d'application sera à nouveau examinée une fois que le Groupe de travail aura étudié ses dispositions de fond et aura une vision plus complète de leur fonctionnement dans le contexte du transport de porte à porte¹⁰.

18. Le Groupe de travail III (Droit des transports), qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa dixième session à Vienne du 16 au 20 septembre 2002. Ont assisté à cette session des représentants des États membres suivants: Allemagne, Argentine, Autriche, Brésil, Cameroun, Canada, Chine, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Kenya, Lituanie, Mexique, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Soudan, Suède et Thaïlande.

19. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Algérie, Australie, Danemark, Finlande, Ghana, Grèce, Jamahiriya arabe libyenne, Koweït, Liban, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République arabe syrienne, République de Corée, Sénégal, Slovaquie, Suisse, Tunisie, Turquie, Ukraine et Yémen.

20. Ont aussi assisté à la session des observateurs des organisations internationales ci-après:

a) **Système des Nations Unies:** Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et Organisation maritime internationale (OMI);

b) **Organisations intergouvernementales:** Commission européenne, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE).

c) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par la Commission:** Association européenne des étudiants en droit, Chambre internationale de la marine marchande, Comité international des transports ferroviaires (CIT), Comité maritime international (CMI), Conseil maritime et baltique international (BIMCO), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), *Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo*, *International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs* et *International Multimodal Transport Association (IMMTA)*.

¹⁰ Ibid., cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17), par. 224.

21. Le Groupe de travail a élu le Bureau ci-après:
- Président:* M. Rafael Illescas (Espagne)
- Rapporteur:* M. Walter De Sá Leitão (Brésil)
22. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants:
- a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.22);
 - b) Projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer: Note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21);
 - c) Projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer: Note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1);
 - d) Proposition du Canada (A/CN.9/WG.III/WP.23).
23. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant:
1. Élection du Bureau.
 2. Adoption de l'ordre du jour.
 3. Élaboration d'un projet d'instrument sur le droit des transports.
 4. Questions diverses.
 5. Adoption du rapport.

II. Délibérations et décisions

24. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen des dispositions du projet d'instrument figurant en annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21). Il est rendu compte de ses délibérations et conclusions à la section III ci-après.

A. Débat général

25. Dans le cadre des préparatifs de la dixième session du Groupe de travail, le Gouvernement canadien a présenté une proposition (A/CN.9/WG.III/WP.23) concernant le champ d'application et la structure du projet d'instrument. Compte tenu des discussions qui avaient eu lieu à la neuvième session du Groupe de travail concernant la question de savoir si le projet d'instrument devrait s'appliquer au transport de porte à porte ou au transport de port à port, les trois possibilités suivantes étaient proposées: 1) poursuivre le travail sur le projet d'instrument actuel, mais prévoir une réserve permettant aux États contractants de décider d'appliquer ou non le projet d'article 4.2.1 et les règles régissant le transport de marchandises avant ou après le transport maritime; 2) poursuivre les travaux sur le projet d'instrument actuel, y compris le projet d'article 4.2.1, mais insérer les mots "ou du droit national" après les mots "convention internationale" au projet d'article 4.2.1 b); ou 3) réviser le projet d'instrument actuel de manière qu'il comporte quatre chapitres distincts consacrés respectivement aux dispositions communes, au transport de marchandises par mer (port à port), au transport de marchandises par mer et par d'autres modes avant ou après le transport maritime (porte à porte) et aux clauses et réserves finales, y compris les réserves expresses concernant le chapitre relatif au transport de port à port et le chapitre relatif au transport de porte à porte.

26. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction cette contribution à l'examen de la question du champ d'application du projet d'instrument. Toutefois, on s'est interrogé sur l'opportunité d'examiner à ce stade les solutions proposées pour la structure du projet d'instrument. Selon un point de vue – qui a été appuyé – il serait prématuré de procéder à un examen approfondi du champ d'application, d'autant que le secrétariat a été invité à établir sur ce sujet un document de travail que le Groupe de travail examinera à une session ultérieure. Tout en estimant qu'il serait peut-être prématuré de procéder à un examen approfondi de la question ou d'opter pour telle ou telle possibilité, on a dit que les solutions présentées dans la proposition canadienne ainsi que d'autres solutions envisageables devraient être incluses dans le document de travail sur le champ d'application qui doit être présenté à une session ultérieure du Groupe de travail.

27. Le Groupe de travail a décidé d'examiner d'abord la question de la responsabilité du transporteur traitée dans le chapitre 6 du projet d'instrument, puis les questions concernant la durée de la responsabilité traitées dans le chapitre 4. Il a été convenu que les questions concernant le champ d'application seraient traitées d'un point de vue général lors de l'examen de la question connexe de la durée de responsabilité traitée dans le projet de chapitre 4 (voir plus loin le paragraphe 123).

28. Lors d'un échange de vues préliminaire avec des représentants d'organisations internationales qui s'intéressent aux transports terrestres, le Groupe de travail a entendu l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et le Comité international des transports ferroviaires (CIT), qui se sont déclarés favorables à l'établissement de règles globales régissant le transport multimodal, à condition que les situations où il est fait appel à un seul mode de transport (routier, ferroviaire ou navigation intérieure, par exemple) soient dûment prises en considération. La troisième possibilité présentée dans la proposition canadienne a été jugée intéressante à cet égard (il est rendu compte de la reprise de cet échange de vues plus loin dans le paragraphe 124 et les annexes I et II).

B. Examen des projets de chapitres

1. Projet de chapitre 6 (Responsabilité du transporteur)

29. Le texte du projet de chapitre 6, tel qu'examiné par le Groupe de travail, était le suivant:

“6.1 Fondement de la responsabilité

6.1.1 Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie à l'article 4, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article 6.3.2 a) n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou n'y a contribué.

6.1.2 [Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant:

a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.]

6.1.3 Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1, si le transporteur prouve que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé par l'un des événements suivants, il est présumé, en l'absence de preuve contraire, que ni sa faute, ni celle d'une partie exécutante n'a causé ni contribué à causer cette perte, ce dommage ou ce retard:

i) ["acte de Dieu"], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;

ii) restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];

iii) acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

iv) grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;

v) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

vi) freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre de la marchandise;

vii) insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques;

viii) vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

ix) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le transporteur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom;

x) actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 5.3 et 5.5 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour des personnes, des biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;

[xi) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;]

6.1.4 [Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur est responsable de l'ensemble de la perte, du dommage ou du retard de livraison, sauf s'il prouve qu'une partie précise du préjudice a été causé par un événement dont il n'est pas responsable.]

[Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur:

a) est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison si la partie demandant réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard prouve qu'un ou plusieurs événements dont le transporteur est responsable en sont la cause; et

b) n'est pas responsable de la perte du dommage ou du retard de livraison s'il prouve qu'un ou plusieurs événements dont il n'est pas responsable en sont la cause.

Si aucune preuve ne permet de répartir le préjudice, le transporteur est responsable de la moitié de la perte, du dommage ou du retard de livraison.]

6.2 Calcul de la réparation

6.2.1 Si le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises, la réparation due est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus par le contrat de transport.

6.2.2 La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

6.2.3 En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises et sous réserve des dispositions de l'article 6.4, le transporteur n'est astreint au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu dans les articles 6.2.1 et 6.2.2.

6.3 Responsabilité des parties exécutantes

6.3.1 a) Une partie exécutante assume les responsabilités et obligations imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument i) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et ii) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport.

b) Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent instrument ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou d'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées en vertu des articles 6.4.2, 6.6.4 et 6.7, une partie exécutante n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle n'accepte expressément ces obligations ou ces limites.

6.3.2 a) Sous réserve de l'article 6.3.3, le transporteur répond des actes et omissions de:

i) toute partie exécutante; et

ii) de toute autre personne, y compris les sous-traitants et agents d'une partie exécutante, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Un transporteur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

b) Sous réserve de l'article 6.3.3, une partie exécutante répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du

contrat de transport, y compris ses sous-traitants, employés et agents, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante n'est tenue responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

6.3.3 Si une action est intentée contre toute personne, autre que le transporteur, mentionnée à l'article 6.3.2, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

6.3.4 Si plusieurs personnes sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais uniquement dans les limites prévues aux articles 6.4, 6.6 et 6.7.

6.3.5 Sans préjudice des dispositions de l'article 6.8, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument.

6.4 Retard

6.4.1 Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans un délai quelconque expressément convenu [ou, en l'absence d'une telle convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des conditions du contrat, des caractéristiques du transport et des circonstances du voyage].

6.4.2 Si un retard de livraison provoque un préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées et n'est donc pas couvert par l'article 6.2, le montant dû à titre de réparation de ce préjudice est limité à un montant équivalent à [... fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard]. Le montant total payable en vertu de la présente disposition et de l'article 6.7.1 ne dépasse pas la limite qui serait fixée en vertu de l'article 6.7.1 pour la perte totale des marchandises concernées.

6.5 Déviation

a) Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à un déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer ou à toute autre déviation raisonnable;

b) Lorsque, en vertu du droit national, une déviation constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement n'a d'effet que conformément aux dispositions du présent instrument.

6.6 Marchandises en pontée

6.6.1 Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si:

i) cela est exigé par les lois ou les règles ou règlements administratifs applicables; ou

ii) elles sont transportées dans ou sur des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs; ou

iii) dans les cas non couverts par les alinéas i) ou ii) du présent article, le transport en pontée soit est effectué conformément au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce, soit découle d'autres usages ou pratiques du commerce en question.

6.6.2 Si les marchandises ont été expédiées conformément à l'article 6.6.1 i) et iii), le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ni du retard de livraison qui résultent des risques spéciaux que comporte leur transport en pontée. Si les marchandises sont transportées sur le pont ou au-dessus du pont conformément à l'article 6.6.1 ii), le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison, en vertu des dispositions du présent instrument, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elles ont été transportées sur le pont ou au-dessus du pont. Si les marchandises sont transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés en vertu de l'article 6.6.1, le transporteur est responsable, indépendamment des dispositions de l'article 6.1, de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison résultant exclusivement de leur transport en pontée.

6.6.3 Si les marchandises ont été expédiées conformément à l'article 6.6.1 iii), le fait que certaines marchandises sont transportées en pontée doit être indiqué dans les données du contrat. Si tel n'est pas le cas, le transporteur assume la charge de prouver que le transport en pontée est effectué conformément à l'article 6.6.1 iii) et, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, il ne peut pas opposer cette disposition à un tiers qui a obtenu ce document de transport ou cet enregistrement électronique de bonne foi.

6.6.4 Si le transporteur visé par le présent article 6.6 est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées en pontée ou du retard de livraison de ces marchandises, sa responsabilité est limitée comme prévu aux articles 6.4 et 6.7; cependant, si le transporteur et le chargeur ont expressément convenu que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur n'a pas le droit de limiter sa responsabilité pour toute perte ou dommage subi par les marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée.

6.7 Limites de la responsabilité

6.7.1 Sous réserve de l'article 6.4.2, la responsabilité du transporteur pour la perte ou les dommages subis par les marchandises ou liés aux marchandises est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et figurent dans les données du contrat [ou, lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur].

6.7.2 Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, les colis ou les unités de chargement déclarés comme ayant été placés dans ou sur ce conteneur dans les données du contrat sont considérés comme colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle déclaration, les marchandises placées dans ou sur ce conteneur sont considérées comme une unité de chargement.

6.7.3 L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

6.8 Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 6.3.2 ne peut limiter sa responsabilité conformément aux articles [6.4.2,] 6.6.4, et 6.7 du présent instrument [ni conformément au contrat de transport] si le demandeur prouve que [le retard à la livraison,] la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises résulte d'un acte ou d'une omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité qui a été commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

6.9 Avis de perte, de dommage ou de retard

6.9.1 Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage n'ait été remis avant la livraison ou au moment de la livraison au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises, ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans les trois jours ouvrables suivant la livraison des marchandises. Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.

6.9.2 Aucune réparation n'est due en vertu de l'article 6.4 à moins qu'un avis notifiant cette perte n'ait été donné à la personne dont la responsabilité est invoquée dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la livraison des marchandises.

6.9.3 Lorsque que l'avis visé dans le présent chapitre est donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises, il a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet qu'un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises.

6.9.4 En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties à la demande ou au litige doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises.

6.10 Recours judiciaires

Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par le présent instrument et les obligations imposées par celui-ci sont applicables dans toute

action contre le transporteur ou la partie exécutante pour perte ou dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou autrement."

a) Article 6.1.1

30. On a fait observer que le projet de chapitre 6, qui constituait la règle de base relative à la responsabilité du transporteur, devrait être lu conjointement avec les chapitres 4 et 5 (qui jouaient également un rôle dans la définition des obligations du transporteur) et le projet de chapitre 7 (étant donné que le projet de chapitre 6 faisait pendant aux dispositions relatives aux obligations du chargeur). On a également fait observer que deux types d'exceptions à la responsabilité du transporteur étaient prévues dans les projets d'articles 6.1.2 et 6.1.3. On a expliqué que même si le transporteur s'était acquitté des obligations qui lui incombait en vertu du projet de chapitre 5, par exemple en exerçant la diligence raisonnable requise en vertu du projet d'article 5.4, cela ne signifiait pas nécessairement qu'il ne pouvait être tenu responsable d'aucune faute en vertu du projet d'article 6.1. Si toutefois le transporteur manquait par exemple aux obligations prévues aux projets d'articles 5.2.1 ou 5.4, cela constituerait une faute et c'est à lui qu'incomberait la charge de prouver l'absence de faute (s'il pouvait être présumé responsable).

31. On s'est déclaré favorable à la teneur du projet d'article 6.1.1 et au principe de la responsabilité du transporteur fondée sur la faute, à savoir que celui-ci était responsable à moins qu'il ne prouve que la perte, le dommage ou le retard n'a pas été causé par une faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'alinéa a) du projet d'article 6.3.2. On a estimé que le projet d'article 6.1.1 était, du point de vue du fond, plus proche de l'article 4.2 q) des Règles de La Haye et de La Haye-Visby que de l'article 5.1 des Règles de Hambourg, qui exigeait que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou ses mandataires avaient pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Toutefois, le membre de phrase "la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie à l'article 4" a suscité des critiques parce qu'il permettrait au transporteur de restreindre considérablement sa responsabilité. On s'est inquiété des raisons pour lesquelles il avait été jugé nécessaire de s'écarter du libellé des Règles de Hambourg. Il a été suggéré de simplifier le fondement de la responsabilité en abolissant la règle de la diligence raisonnable et en la remplaçant par la responsabilité découlant de l'utilisation du navire en tant que tel. Il a été expliqué que l'on s'était écarté du libellé des Règles de La Haye et de celui des Règles de Hambourg pour apporter des améliorations et assurer une plus grande sécurité (concernant par exemple le fait que la responsabilité du transporteur était fondée sur une faute présumée, point qui avait dû être clarifié dans le consensus adopté par les rédacteurs des Règles de Hambourg). Selon l'opinion contraire, en combinant différents libellés provenant à la fois des Règles de La Haye et des Règles de Hambourg, on risquerait d'accroître l'insécurité car on ne savait pas comment la disposition serait interprétée.

32. Il a été déclaré que la norme de responsabilité plus élevée qui avait été adoptée dans des instruments traitant d'autres modes de transport (comme la COTIF) ne serait pas acceptable dans le contexte maritime. À cet égard, on s'est déclaré favorable à l'inclusion d'éléments additionnels dans le projet d'article 6.1, provenant par exemple du projet de chapitre 5 qui énonce les obligations concrètes du transporteur. On a noté que si le projet d'instrument devait être appliqué au

transport de porte à porte, les conflits avec des conventions relatives au transport terrestre unimodal (telles que la COTIF et la CMR) seraient inévitables étant donné que ces deux conventions imposaient une norme de responsabilité plus élevée au transporteur. Toutefois, on a estimé que ces conflits pourraient être réduits en insérant un libellé approprié dans le projet d'article 6.4 ainsi qu'en reprenant le libellé utilisé pour le transporteur réel. D'une façon plus générale, on s'est interrogé sur le point de savoir si les règles supplétives en matière de responsabilité applicables dans le contexte du transport de porte à porte devraient être fondées sur les règles régissant le transport maritime plutôt que sur celles régissant le transport terrestre, qui sont plus strictes.

33. En réponse à une question concernant le lien entre les projets d'articles 5.2 et 5.4 et le projet d'article 6.1.1, il a été précisé que si le transporteur prouvait que l'événement qui avait causé la perte, le dommage ou le retard ou qui y avait contribué, ne constituait pas une violation des obligations qui lui incombait en vertu des projets d'articles 5.2 et 5.4, aucune présomption de faute ne pèserait sur lui.

34. On s'est déclaré très favorable à la teneur du projet d'article 6.1.1. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'en réviser le texte en tenant dûment compte des points de vue qui avaient été exprimés et des suggestions qui avaient été faites ainsi que de la nécessité de veiller à ce que le texte concorde dans les différentes langues.

b) Article 6.1.2

35. Il a été rappelé que les alinéas a) et b) énonçaient les deux premières exceptions traditionnelles à la responsabilité du transporteur prévues dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby. Il a également été rappelé que l'idée de maintenir ces exceptions suscitait une opposition considérable. En ce qui concerne l'alinéa a), on a souligné que l'élément "administration", qui ne faisait que susciter des litiges quant à la différence entre l'administration du navire et l'obligation normale de prendre soin des marchandises et de les transporter qui incombait au transporteur, ne trouvait guère de partisans. On a souligné par ailleurs qu'une exception similaire à la responsabilité du transporteur fondée sur l'erreur de navigation qui figurait dans la version initiale de la Convention de Varsovie avait été éliminée dès 1955 du régime de responsabilité régissant le transport aérien de marchandises pour tenir compte du progrès des techniques de navigation. Il a été largement estimé que le fait d'éliminer cette exception du régime international régissant le transport de marchandises par mer constituerait un progrès important vers la modernisation et l'harmonisation du droit international des transports. Il a été souligné que cela pourrait être nécessaire dans le contexte de l'élaboration de règles internationales régissant le transport de porte à porte.

36. De l'avis d'un certain nombre de délégations, l'exception générale fondée sur l'erreur de navigation devrait être maintenue car, si elle était supprimée, il en résulterait une modification considérable de la situation actuelle en ce qui concerne la répartition des risques liés au transport maritime entre le transporteur et les chargeurs, ce qui aurait sans doute une incidence économique sur les marchés de l'assurance. Selon un point de vue voisin, bien qu'une élimination de l'exception générale fondée sur l'erreur de navigation soit probablement inévitable, l'alinéa a) devrait être conservé entre crochets en attendant qu'une décision définitive ne soit prise en ce qui concerne l'ensemble de la question de la responsabilité (c'est-à-dire les divers aspects du régime de responsabilité applicables aux diverses parties

concernées). À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a toutefois décidé de supprimer l'alinéa a).

37. En ce qui concerne l'alinéa b), on s'est déclaré très favorable à la suppression de l'exception traditionnelle relative à l'incendie à bord du navire. Il a été souligné que le libellé actuel de cette disposition, qui était inspiré des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, imposerait une charge de la preuve excessive au chargeur étant donné que, dans la plupart des cas, celui-ci serait dans l'impossibilité de prouver que l'incendie a été causé par le fait ou la faute du transporteur. Pour ce qui est de la nécessité de tenir compte de la situation où l'incendie a été causé par la marchandise elle-même, on a estimé que le membre de phrase "toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre de la marchandise" à l'alinéa vi) du projet d'article 6.2.3 permettrait sans doute de le faire de façon satisfaisante. Toutefois, il a également été dit que des consultations supplémentaires avec le secteur des transports étaient nécessaires afin de déterminer l'incidence de l'élimination de cette exception sur l'équilibre général de la répartition de la responsabilité dans le projet d'instrument. Plusieurs délégations se sont également déclarées favorables à ce que l'alinéa b) soit conservé tel quel. Après avoir débattu de la question, le Groupe de travail n'est pas parvenu à un consensus concernant la suppression de l'alinéa b) et a décidé de le conserver entre crochets, en attendant une éventuelle reprise des discussions à un stade ultérieur.

c) Article 6.1.3

38. Le Groupe de travail a engagé un débat général sur le projet d'article 6.1.3, sans aborder séparément les éléments énumérés aux alinéas i) à xi), qu'il examinera dans le détail après avoir discuté plus longuement de la façon dont le projet d'instrument traiterait les questions concernant le transport de porte à porte. Il a été rappelé que ce projet d'article s'inspirait de l'article 4.2 des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, qui énumérait les cas dans lesquels le transporteur était exonéré de responsabilité pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, à savoir, généralement, lorsque cette perte ou ce dommage était imputable à des événements indépendants de sa volonté. Il a également été rappelé que le projet d'article 6.1.3 constituait une version modifiée et quelque peu étendue de la liste des périls exclus par les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, en particulier du fait qu'il prévoyait des exceptions découlant de situations dont le transporteur avait la maîtrise.

39. Un certain nombre de délégations ont exprimé des doutes quant à la nécessité d'inclure une telle liste dans le projet d'instrument compte tenu du principe général énoncé au projet d'article 6.1.1 selon lequel la responsabilité du transporteur était fondée sur la faute. Il a été déclaré qu'on ne pouvait dresser une liste exhaustive des incidents susceptibles de survenir durant le transport et de diminuer éventuellement la responsabilité du transporteur. On a fait observer que des textes comme les Règles CNUCED/CCI ne contenaient pas une telle liste et qu'il serait plus satisfaisant de prévoir une exonération de responsabilité en cas de force majeure ou d'autres événements par nature inévitables et imprévisibles, de dommage résultant d'un vice propre des marchandises ou de faute du chargeur ou du destinataire. Toutefois, selon l'avis qui a prévalu, cette liste, bien que pouvant être superflue dans certains systèmes juridiques, devrait être conservée car elle serait utile dans beaucoup d'autres systèmes pour préserver la jurisprudence existante. On a fait valoir que sa suppression pure et simple pourrait être interprétée par des juges inexpérimentés en droit maritime comme une intention de modifier ce droit. Il a été dit que, même si la liste n'était pas nécessaire dans certains pays, elle n'en était pas

moins utile dans d'autres sans pour cela causer du tort aux premiers. On a également fait valoir que, dans un ensemble de règles contraignantes comme celles qui étaient énoncées dans le projet d'instrument, on ne pouvait pas accorder à l'autonomie des parties une aussi large place que dans des règles contractuelles telles que les Règles CNUCED/CCI.

40. S'agissant de la liste elle-même, on pouvait selon un avis structurer celle-ci de manière plus rationnelle en regroupant les cas d'exonération selon qu'ils découlaient d'événements dépendants ou indépendants de la volonté du transporteur. À ce propos, un certain nombre de délégations ont accueilli avec beaucoup de scepticisme l'idée que des situations dont le transporteur avait la maîtrise puissent donner lieu à des exonérations. On a par ailleurs proposé de rédiger le projet d'article 6.1.3 de telle sorte qu'il constitue une liste indicative et non une norme.

41. En ce qui concerne la façon dont le transporteur s'exonérerait de sa responsabilité, il a été souligné que les périls exclus mentionnés dans le projet d'article 6.1.3 n'y figuraient qu'en tant que présomptions et non en tant que cas d'exonération directe comme dans l'article 4.2 des Règles de La Haye et de La Haye-Visby. Le Groupe de travail a entendu des points de vue divergents sur la question de savoir si les périls exclus devraient être maintenus en tant que cas d'exonération de responsabilité ou s'ils ne devraient figurer qu'en tant que présomptions. Il a été dit en faveur de l'adoption de cette dernière solution que certains événements étaient typiques de situations où le transporteur n'avait pas commis de faute et qu'il était justifié, lorsque celui-ci prouvait qu'un tel événement s'était produit, que la charge de la preuve soit renversée. Toutefois, il a été souligné, en faveur du maintien des cas d'exonération traditionnels, que l'on ne pouvait pas considérer que tous les cas mentionnés dans le projet d'article 6.1.3 n'étaient admissibles que si le transporteur ayant subi le péril exclu n'avait pas commis de négligence. Par exemple, un "acte de Dieu" ou un péril de la mer pouvaient être définis comme des événements qui survenaient sans qu'il y ait négligence du transporteur, dans des circonstances contre lesquelles il n'était pas raisonnablement possible de se prémunir. Il n'était pas facile de les définir aux fins d'un régime de "présomption" sans faire référence à l'absence de faute. Il sera peut-être nécessaire d'élaborer de nouvelles définitions où il serait seulement question d'événements extérieurs graves pouvant faire naître une présomption (simple) de non-responsabilité. Cela pourrait rendre caduque la jurisprudence existante dans certains pays. Ces deux périls exclus ont été placés entre crochets car ils ne cadreraient pas bien avec un régime fondé sur la présomption et il semble probable que les situations dans lesquelles l'un ou l'autre seraient susceptibles de se manifester pourraient facilement être couvertes par la règle fondamentale énoncée dans le projet d'article 6.1.1. Le Groupe de travail a décidé de ne pas se prononcer définitivement sur le point de savoir si les cas énumérés dans le projet d'article 6.1.3 devraient être envisagés comme des présomptions ou comme des motifs d'exonération, avant d'avoir examiné séparément les alinéas i) à xi) et étudié plus en détail le libellé de l'ensemble de la disposition. Au cours de ce débat, il a été souligné que, comme le transporteur ne serait pas exonéré de sa responsabilité si l'on apportait la preuve qu'il avait commis une faute, il se pourrait qu'il n'y ait guère de différence dans la pratique entre la démarche fondée sur la présomption et celle fondée sur l'exonération.

42. On s'est dit préoccupé par le fait que, tel qu'il était rédigé, le chapeau du projet d'article 6.1.3 ne prenait pas suffisamment en considération les cas où le transporteur apportait la preuve que l'un des événements visés dans ce projet

d'article s'était produit alors que l'on avait par ailleurs des raisons de penser que le navire n'était pas en état de navigabilité. La charge de prouver l'état d'innavigabilité du navire incomberait alors au chargeur. On a estimé que cela n'était pas compatible avec le projet d'article 6.1.1 et qu'il serait peut-être préférable d'envisager les événements visés comme des cas d'exonération, à condition que l'on puisse en même temps remplacer des mots "a été causé par l'un des éléments suivants" par les mots "a été causé uniquement par l'un des événements suivants". Il a également été suggéré de supprimer les mots "ni contribué à causer". Il a été pris note avec intérêt de ces suggestions.

43. Bien que les alinéas i) à xi) n'aient pas été examinés séparément, un certain nombre de suggestions ont été faites et de préoccupations ont été exprimées à leur sujet. Pour ce qui est de la rédaction, il a été suggéré que, si elle était maintenue, la mention concernant l'incendie à bord du navire figurant dans le projet d'article 6.1.2 devrait peut-être être transférée au projet d'article 6.1.3. En ce qui concerne le fond de cette disposition, il a été suggéré de supprimer la mention concernant les restrictions de quarantaine. En raison de la suppression de l'alinéa a) du projet d'article 6.1.2, il a également été suggéré d'ajouter dans le projet d'article 6.1.3 un nouvel élément fondé sur la notion de "pilotage imposé". Bien que l'idée d'exonérer le transporteur de sa responsabilité lorsqu'il a été obligé de recourir aux services d'un pilote éventuellement incompetent ait recueilli un certain appui, l'opinion qui a prévalu a été que le recours à des services de pilotage ne devrait pas exonérer le transporteur de sa responsabilité, le pilote devant être considéré comme un auxiliaire du transporteur. Bien que ce dernier puisse effectivement se voir imposer des services de pilotage ou une autre obligation par les autorités portuaires, par exemple celle de charger ou de décharger les marchandises, il serait anormal de faire supporter au chargeur les conséquences de ces obligations, étant donné que le transporteur, à la différence du chargeur, joue un rôle effectif et continue à exercer un contrôle en pareille circonstance. Il a été souligné qu'en exonérant le transporteur de sa responsabilité et en établissant un moyen de recours contre le pilote ou tout autre prestataire de services au transporteur (il a été fait mention des services de brise-glace), on s'écarterait de façon inopportune de la pratique établie et on empiéterait indûment sur les arrangements contractuels entre le transporteur et ses prestataires de services. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a décidé de ne pas ajouter de nouvelles exceptions dans le projet d'article 6.1.3 à ce stade, étant donné que la règle générale énoncée dans le projet d'article 6.1.1 permettait de tenir compte de façon satisfaisante des situations qui n'étaient pas expressément visées dans le projet d'article 6.1.3.

44. Considérant que les situations dont le transporteur a la maîtrise ne devraient pas être une cause d'exonération de responsabilité, on s'est interrogé sur l'opportunité d'inclure les alinéas ix) et x). On a fait observer que le débat sur ces questions pourrait être rouvert lors de l'examen détaillé des alinéas i) à xi).

45. Le secrétariat a été invité à tenir compte des suggestions, des vues et des préoccupations susmentionnées lors de l'établissement de la nouvelle version de cette disposition.

d) Article 6.1.4

46. Deux variantes du projet d'article 6.1.4 visant le cas de figure dans lequel la perte, le dommage ou le retard de livraison était dû à une conjonction de facteurs ont été soumises au Groupe de travail. Selon la première variante, si la perte, le dommage ou le retard de livraison était dû à deux événements dont l'un seulement

était imputable au transporteur, ce dernier était responsable de l'ensemble du préjudice sauf dans la mesure où il pouvait prouver quelle part du préjudice résultait d'un événement dont il n'était pas responsable. Dans la deuxième variante, si la perte, le dommage ou le retard de livraison était dû à deux événements dont l'un seulement était imputable au transporteur, il incombait à la fois au transporteur et à la partie qui demandait réparation de rapporter la preuve de la cause du préjudice. La deuxième variante prévoyait également, comme solution de repli pour les rares situations dans lesquelles il n'y aurait pas de preuves suffisantes, que les deux parties seraient alors chacune responsables pour moitié du préjudice.

47. Le Groupe de travail a examiné le texte des deux variantes sur le fond et sur la forme, et les interventions ont été axées sur des questions de politique législative générale.

48. Si pour plusieurs intervenants, les deux variantes étaient l'une et l'autre acceptables et les différences qu'elles présentaient n'avaient guère d'importance, la première variante a néanmoins bénéficié d'un large appui. On a noté qu'elle était tout à fait claire et précise, et que si elle envisageait de faire supporter toute la responsabilité par le transporteur, elle ménageait à ce dernier la possibilité de prouver qu'il n'était pas responsable de l'événement ayant causé la perte, le dommage ou le retard de livraison.

49. On s'est toutefois aussi énergiquement élevé contre la première variante. On y a vu notamment un très sérieux problème, à savoir que, même si elle était calquée sur l'article 5.7 des Règles de Hambourg, elle ne fonctionnerait pas de la même façon étant donné la présomption d'absence de faute du transporteur énoncée à l'article 6.1.3 du projet d'instrument, qui introduisait un doute concernant l'interaction entre les projets de chapitres 5 et 6.

50. On a émis l'avis que la deuxième variante était mieux adaptée à la situation dans laquelle un préjudice résultait de la conjonction de deux facteurs dont un seul était imputable au transporteur. Par exemple, si le préjudice était dû à la fois à un emballage insuffisant et à une mauvaise manutention des marchandises, la première variante ferait supporter entièrement au transporteur la charge de prouver quelle part du préjudice correspondait à chacun de ces deux facteurs. Dans la deuxième variante, en revanche, la charge de la preuve était partagée entre les deux parties.

51. On a aussi fait valoir que la deuxième variante était préférable compte tenu de la décision du Groupe de travail de supprimer l'erreur de navigation de la liste des causes d'exonération de responsabilité du transporteur figurant à l'alinéa a) du projet d'article 6.1.2. Dans la plupart des cas, on pourrait arguer qu'une erreur de navigation avait contribué au préjudice, et il serait difficile au transporteur de prouver le contraire. Dans la deuxième variante, si une erreur de navigation était alléguée, il incomberait au propriétaire de la cargaison de prouver qu'elle avait causé le préjudice et dans quelle mesure, et, si cela s'avérait impossible, le préjudice serait supporté pour moitié par chacune des parties. La notion qui était au cœur de la deuxième variante était donc celle du partage de la charge de la preuve.

52. Selon un autre point de vue, cependant, la deuxième variante, en prévoyant qu'en l'absence de preuve permettant de répartir le préjudice celui-ci serait supporté pour moitié par le transporteur, était simpliste. On a fait observer que la règle de base concernant la charge de la preuve avait déjà été énoncée dans les projets d'article 6.1.1, 6.1.2 et 6.1.3, et que la deuxième variante semblait aller à l'encontre de cette règle. On a souligné que la deuxième variante n'avait de pendant dans aucun régime international ou national de transport de marchandises par mer, et

qu'elle modifierait considérablement la répartition des risques entre le transporteur et les chargeurs. Les tenants de la deuxième variante ont admis que celle-ci déplaçait la charge de la preuve dans un sens favorable au transporteur, mais ils ont fait valoir que c'était là un choix qui se justifiait étant donné la suppression de l'erreur de navigation comme moyen de défense.

53. La question des obligations primordiales a été soulevée au sein du Groupe de travail à l'occasion de l'examen du projet d'article 6.1.4. On a donné comme exemple le cas d'un préjudice dû à la fois à un vice inhérent aux marchandises et à l'état d'innavigabilité du navire. Tant qu'on ne savait pas si l'obligation de maintenir le navire en état de navigabilité visée au projet d'article 5.4 était une obligation primordiale, il n'était, a-t-on dit, pas possible d'imputer le préjudice. Certains, qui pensaient le contraire, ont dit qu'il fallait maintenir le projet d'article 6.1.4 afin d'éviter que n'intervienne la théorie des obligations primordiales, qui d'ailleurs n'existait pas dans de nombreux systèmes juridiques. Selon un autre point de vue, il était douteux que le projet d'article 6.1.4 permette d'écarter cette théorie. Si tel n'était pas le cas, il faudrait l'indiquer clairement dans le projet d'article 6.1.4, par exemple en faisant commencer celui-ci par les mots "sans préjudice du projet d'article 5.1.4".

54. Certaines délégations ont déclaré douter de la nécessité d'une disposition traitant spécialement de la question de la responsabilité partagée ou de la cause partielle, mais le sentiment d'une large majorité était que la répartition des responsabilités était une question importante qui devait être traitée dans le projet d'instrument. On a souligné que la plupart des conventions sur le transport comportaient une telle clause régissant la répartition des responsabilités lorsque le préjudice avait des causes multiples. On a aussi noté que les règles actuellement applicables en cas de causes multiples faisaient peser sur le transporteur une très lourde charge en exigeant qu'il rapporte la preuve qu'une partie du préjudice était due à un événement dont il n'était pas responsable. Même si des solutions intermédiaires pouvaient être trouvées pour alléger cette charge, la question semblait être mûre pour l'unification. Toutefois, dans leur version actuelle, les deux variantes de l'article 6.1.4 traitaient, a-t-on dit, cette question de façon trop rigide.

55. D'autres difficultés d'ordre rédactionnel ont été relevées dans les deux variantes du projet d'article 6.1.4. On a fait observer que le terme "événement" était ambigu et qu'on ne savait pas très bien si l'intention était qu'il renvoie uniquement à la "cause", et s'il renverrait uniquement à la liste de présomptions du projet d'article 6.1.3. On a émis l'avis qu'il faudrait étudier plus avant la question de la répartition des responsabilités lorsque le préjudice était dû une conjonction de facteurs.

56. La première variante du projet d'article 6.1.4 ayant reçu l'appui de la majorité au sein du Groupe de travail, il a été décidé de la maintenir dans le projet d'instrument, étant entendu que la question serait de nouveau examinée par la suite. Le Groupe de travail a aussi décidé de conserver la deuxième variante dans une note ou dans les commentaires sur le projet de texte afin qu'elle puisse être examinée plus avant, à un stade ultérieur.

e) Article 6.2

57. Il a été rappelé que le projet d'article 6.2 définissait la base de calcul et le montant de la réparation due et que le problème du retard de livraison était traité séparément dans le projet d'article 6.4. Il a également été rappelé que l'article 6.2

avait été libellé de manière à bien préciser que cette réparation devait être calculée par référence à la “valeur à l’arrivée”, c’est-à-dire la valeur des marchandises au lieu de livraison. On a déclaré que cette méthode de calcul était largement admise et qu’elle était utilisée dans le domaine de l’assurance maritime. Il a été objecté que, dans un État au moins, la réparation était calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu de leur réception par le transporteur et que certains États appliquaient également des règles contraignantes qui incluaient, dans la réparation due, le remboursement du fret et des dépenses supportées durant le transport. On a estimé que ces différences devaient être prises en compte, en particulier si le projet d’instrument devait s’appliquer au transport de porte à porte, auquel cas il faudrait, de l’avis général, déterminer si les frais de douane et autres frais connexes devraient également être compris ou non dans la réparation due. Il a été indiqué que, dans certains pays, les frais de douane n’entraient généralement pas dans le calcul de la valeur des marchandises. Le Groupe de travail est convenu qu’en dépit des différences d’approches quant au choix du moment auquel la valeur des marchandises devrait être déterminée, il importait d’insérer dans le projet d’instrument une disposition harmonisant le mode de calcul de la réparation.

58. Il a été demandé si le projet d’article 6.2 visait à exclure toutes les pertes, telles que les dommages indirects dont le montant ne pouvait être calculé au cours de la procédure normale de détermination de la valeur des marchandises prévue dans cette disposition. On a estimé que c’était en fonction de l’intention des parties qu’il convenait de décider si ce type de dommages devait ou non être compris dans le montant de la réparation. Il a été expliqué, en réponse, que l’intention du CMI lors de l’élaboration de ce projet avait été de reproduire les Règles de La Haye-Visby.

59. On s’est également inquiété du fait que le projet d’article 6.2 fixait apparemment une limite absolue pour le montant de la réparation pouvant être obtenue sans y apporter la restriction prévue dans les Règles de La Haye-Visby qui autorisait le chargeur à déclarer la valeur des marchandises dans le connaissement. On a appuyé l’idée selon laquelle il faudrait tenir compte, pour le calcul de la réparation, de l’intention exprimée par les parties dans le contrat de transport.

60. On a fait observer que l’article 4.5 des Règles de La Haye-Visby traitait à la fois du calcul de la réparation et des limites de la responsabilité, alors que ces deux questions étaient abordées séparément dans les projets d’articles 6.2 et 6.7. Il a été déclaré qu’aucun motif particulier ne justifiait cette séparation et qu’on pourrait envisager, dans une version future du projet, de regrouper les deux articles. À cet égard, on s’est inquiété du lien entre ces deux dispositions, en particulier du fait que le projet d’article 6.7 visait apparemment à limiter la réparation et à exclure les dommages indirects.

61. Il a été suggéré que le projet d’article 6.2 renvoie au projet de chapitre 4 qui traitait de la durée de la responsabilité et, en particulier, du lieu de livraison des marchandises. On a dit qu’il faudrait sans doute revoir les modalités de calcul de la réparation au cas où le projet d’instrument serait appliqué au transport de porte à porte.

62. On a estimé qu’il faudrait envisager de revoir le projet d’article 6.2 pour tenir compte des pertes ou dommages autres que ceux subis par les marchandises, ce problème pouvant se poser en particulier au cas où le projet d’instrument serait appliqué au transport de porte à porte. Il a également été suggéré, afin d’établir un texte équilibré, d’élaborer des dispositions parallèles concernant le calcul de la

réparation due par le chargeur. Le Groupe de travail est convenu que le projet d'article 6.2 pourrait être révisé pour tenir compte des préoccupations exprimées, en particulier si le projet d'instrument devait être appliqué au transport de porte à porte.

f) Article 6.3

63. On a fait remarquer que le projet d'article 6.3 reconnaissait qu'un transporteur contractant pouvait ne pas exécuter lui-même totalement ni même partiellement le contrat de transport. Cette disposition imposait donc une responsabilité aux "parties exécutantes", à savoir les parties qui s'acquittaient de tout ou partie dudit contrat. Il a été indiqué en outre que, si le transporteur contractant était responsable durant toute l'exécution du contrat de transport, une partie exécutante avait une responsabilité plus limitée qui couvrait la période pendant laquelle elle avait la garde des marchandises ou participait effectivement à l'exécution d'une des activités prévues dans le contrat. Bien que certains aient estimé que le Groupe de travail ne devrait pas examiner ce projet d'article avant d'avoir délimité le champ d'application du projet d'instrument, il a été convenu qu'un débat préliminaire était utile même s'il fallait revoir le projet d'article une fois le champ d'application arrêté. Le projet d'article 6.3 a été généralement jugé utile car il reconnaissait l'existence d'une partie exécutante et, de ce fait, protégeait non seulement le chargeur mais aussi cette partie exécutante, dont la responsabilité était limitée conformément aux critères définis au projet d'article 6.3.1 a).

64. On s'est dit préoccupé par le fait qu'en traitant des parties exécutantes, le projet d'article introduisait une règle nouvelle qui donnait le droit d'intenter directement une action contre une partie avec laquelle les chargeurs n'avaient pas de relation contractuelle. On a fortement insisté sur le fait qu'il fallait éviter une telle innovation car elle risquait de poser de graves problèmes d'ordre pratique. L'affirmation, au paragraphe 94 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, selon laquelle une partie exécutante n'assumait pas de responsabilité extracontractuelle, a été contestée. À cet égard, on a argué que la responsabilité extracontractuelle de la partie exécutante était une question de droit interne à laquelle le projet d'instrument ne s'appliquait pas. On ne voyait pas non plus très bien dans quelles conditions une responsabilité pouvait être imposée à la partie exécutante. Même s'il fallait apparemment que la perte ou le dommage survienne "chez" la partie exécutante (en d'autres termes, lorsque les marchandises étaient sous sa garde), on ne voyait pas du tout comment traiter la question de la charge de la preuve dans ce cas. On pouvait, selon une interprétation, exiger que la partie exécutante prouve que la perte ou le dommage était survenu à un moment où elle n'avait pas la garde des marchandises. On a par ailleurs fait observer que le projet d'article 6.3.4 prévoyait une responsabilité conjointe et solidaire, mais n'indiquait pas la façon de procéder pour déterminer contre quelles parties se retourner, ce qui était particulièrement ambigu, car celles-ci n'avaient pas nécessairement de relation contractuelle. Aussi était-il proposé soit de supprimer le projet d'article 6.3 et la définition de la "partie exécutante" figurant dans le projet d'article premier, soit de faire en sorte qu'il soit clair dans cette définition que le projet d'article 6.3 ne s'appliquait qu'aux parties exécutant "matériellement" le contrat. L'idée de limiter le champ d'application de ce projet d'article aux parties exécutant "matériellement" le contrat de transport a été favorablement accueillie. À cet égard, on a proposé de supprimer les mots "ou s'engage à s'acquitter" dans le projet d'article 6.3.2 a) ii). Toutefois, selon un avis largement partagé, le projet d'article 6.3 était indispensable et devait donc être maintenu. Il a donc été décidé de le conserver, étant entendu que l'on en modifierait

le texte pour tenir compte des préoccupations exprimées et que l'on examinerait si d'autres changements seraient nécessaires dans le cas où le projet d'instrument s'appliquerait finalement au transport de porte à porte.

g) Article 6.4

65. Il a été indiqué au Groupe de travail que, si une disposition sur le retard de livraison constituait une nouveauté, du moins par rapport au texte des Règles de La Haye et de La Haye-Visby, cette question était toutefois traitée dans les Règles de Hambourg et dans un certain nombre d'instruments sur le droit des transports à caractère contractuel, tels que les Règles CNUCED/CCI et le connaissance FIATA. On a donc estimé qu'il conviendrait d'aborder également la question dans le projet d'instrument. S'il était vrai que les délais n'étaient pas aussi cruciaux dans le transport maritime que dans d'autres modes de transport, il a néanmoins été admis qu'une fois un délai convenu dans un contrat de transport maritime, toute contravention devrait être régie par les mêmes règles dans un souci d'harmonisation et non être laissée à la législation interne comme dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby. On a fait valoir en faveur de l'insertion d'une disposition sur le retard que le respect des délais prenait de plus en plus d'importance en particulier dans le cabotage maritime. Selon un avis contraire, cet aspect n'importait pas autant que d'autres facteurs dans le contexte maritime et le retard de livraison ne devrait pas constituer une contravention au contrat, comme le prévoyait le projet d'article 6.4.

66. Selon l'avis qui a prévalu, une disposition sur le retard de livraison devrait être insérée dans le projet d'instrument. S'agissant de la teneur du projet d'article, on a fait observer que ce dernier comprenait deux membres, l'un reconnaissant que le retard était une question sur laquelle devaient s'entendre les parties et l'autre (entre crochets) contenant une règle supplétive de volonté. Il a été déclaré que le premier clarifiait les choses car il autorisait les parties à fixer des plafonds plus élevés, ce qui pouvait également se répercuter sur le montant du fret. On a estimé qu'il fallait conserver ce premier membre et reconnaître d'une manière générale que le retard de livraison et la durée d'un transport étaient des aspects commerciaux sur lesquels les parties pouvaient s'entendre par convention. L'avis selon lequel la question du retard devrait être réglée exclusivement par les parties a bénéficié d'un certain soutien. Il a donc été proposé de supprimer le deuxième membre.

67. Le deuxième membre du projet d'article 6.4.1, qui reconnaissait aux tribunaux la liberté de conclure à un retard si la livraison n'avait pas lieu dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent et qui autorisait la production de preuves tenant compte des attentes normales dans le domaine du commerce et des communications, a suscité des objections supplémentaires. On a argué que ce membre – en se référant aux attentes "raisonnables" – était trop vague pour permettre de déterminer s'il y avait retard et qu'il ne présentait aucune utilité dans le transport moderne. On a également fait valoir que, l'exception fondée sur l'erreur de navigation n'ayant pas été prévue dans le projet d'instrument (voir par. 36 ci-dessus), une disposition générale sur le retard de livraison telle que libellée dans le deuxième membre du projet d'article 6.4 imposerait une contrainte trop lourde au transporteur. Il a été répondu que si le retard était dû à des facteurs indépendants de la volonté du transporteur, tels qu'une forte épaisseur de glace ou des tempêtes, ce dernier bénéficiait déjà de la protection prévue à l'article 6.1.1. Le Groupe de travail a estimé dans son ensemble qu'une disposition similaire à la deuxième partie du projet d'article 6.4.1 devrait être maintenue, car dans le cas

contraire la règle sur le retard de livraison serait trop rigide. À cet égard, on a fait observer que presque toutes les conventions internationales relatives au droit des transports prévoyaient des règles sur la responsabilité en cas de retard. Selon une opinion largement partagée, le libellé actuel était équilibré car la référence à ce qu'il était "raisonnable" d'attendre d'un transporteur diligent protégeait suffisamment les chargeurs. On a toutefois estimé que l'adjectif "raisonnable" devrait sans doute être davantage explicité et que la deuxième partie du projet d'article devrait être réexaminée une fois arrêté le champ d'application du projet d'instrument.

68. On a fait remarquer qu'un aspect non traité dans le projet d'article 6.4, mais abordé dans un certain nombre d'autres conventions, était la fiction juridique selon laquelle, passé un certain délai, les marchandises retardées pouvaient être considérées comme perdues. Si l'insertion d'une disposition établissant cette fiction dans le projet d'instrument a bénéficié d'un certain soutien, elle a également suscité de fortes objections, notamment en ce qui concerne les pays en développement où le choix des transporteurs était souvent inexistant. Après un débat, durant lequel certains se sont dit très préoccupés par l'insertion d'une telle disposition, il a été convenu que la question méritait d'être examinée plus en détail compte tenu des besoins et des pratiques des professionnels du secteur.

69. S'agissant du projet d'article 6.4.2, il a été indiqué que celui-ci traitait des montants payables pour les pertes découlant d'un retard de livraison mais non de la réparation due en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises. On a déclaré que, la valeur des marchandises n'étant prise en compte que pour le calcul de la réparation en cas de dommage ou de perte, le montant du fret devrait servir de référence pour établir la limite de responsabilité en cas de retard. Des avis divergents ont été exprimés quant à la limite à retenir, les propositions allant d'une fois à quatre fois et demie le fret payable pour les marchandises retardées. Selon un autre avis, cette question devrait relever de la législation interne. Il a aussi été déclaré que, quel que soit le montant convenu, celui-ci devrait être obligatoire afin d'éviter que des clauses standard ne soient utilisées pour limiter la responsabilité du transporteur à un montant inférieur à celui prévu dans le projet d'article 6.4.2. Il a été dit que le Groupe de travail devrait également examiner comment cette disposition fonctionnerait si elle était appliquée en même temps que la limite globale de responsabilité fixée dans le projet d'article 6.7. Il a été décidé de revoir les limites de responsabilité une fois arrêtés les dispositions sur la responsabilité ainsi que le champ d'application du projet d'instrument.

70. À l'issue du débat, le Groupe de travail est convenu de conserver tel quel le texte au projet d'article 6.4 pour en poursuivre l'examen à un stade ultérieur.

h) Article 6.5

71. Il a été expliqué que le projet d'article 6.5 avait été inclus dans le projet d'instrument afin de moderniser cet aspect du droit maritime. En droit maritime classique, le déroutement équivaut à une contravention au contrat susceptible de priver le transporteur de tous les avantages dont il bénéficierait normalement en vertu du régime juridique applicable. Le projet d'article 6.5 avait pour objet de traduire le principe selon lequel les détournements effectués pour essayer de sauver des vies ou des biens en mer ou pour d'autres motifs raisonnables pouvaient être justifiés. Le projet d'article 6.5 b) visait à harmoniser les règles concernant le déroutement dans les pays où le droit national assimilait un déroutement à une contravention au contrat et à subordonner ces règles aux dispositions du projet d'instrument. Il a été rappelé par ailleurs que le projet d'article 6.8 contenait des

dispositions concernant la déchéance du droit de limiter la responsabilité et la contravention essentielle au contrat.

72. L'idée d'inclure dans le projet d'instrument une disposition concernant le déroutement a été fortement appuyée. On a souligné qu'un déroutement visant à sauver des biens en mer était différent d'un déroutement visant à sauver des vies et que le transporteur devrait donc répondre du retard dû à un déroutement effectué pour sauver des biens, en particulier si ce déroutement avait été convenu moyennant rétribution. Toutefois, on a aussi noté qu'il était souvent difficile de faire une distinction entre les déroutements visant à sauver des vies et ceux visant à sauver des biens. Il a été suggéré de préciser dans le projet d'article que lorsque les marchandises ont été sauvées grâce à un déroutement effectué contre rétribution, cette rétribution pouvait être utilisée pour réparer le dommage causé par le retard qui a résulté du déroutement. Pour ce qui est de la rédaction, bien que le projet d'article 6.5 n'ait pas été examiné en détail, on a dit qu'il pourrait être nécessaire de revoir la traduction de manière que le mot anglais "deviation" soit traduit par "desvio" en espagnol et "déroutement" en français.

73. Il a été suggéré d'insérer les mots "autorisé par le transporteur ou un déroutement" après les mots "retard de livraison dû à un déroutement" dans le projet d'article 6.5 a). En outre, on s'est interrogé sur le sens du membre de phrase "ou tout autre déroutement raisonnable" à la fin du projet d'article 6.5 a). Il a été recommandé de préciser ou de supprimer ce membre de phrase étant donné qu'il n'était pas interprété de façon uniforme dans tous les pays. Toutefois, il a également été déclaré qu'il pourrait être difficile de prévoir les circonstances exactes de chaque déroutement et qu'un libellé précis pourrait limiter indûment la portée de la disposition. On a indiqué que les connaissements comportaient souvent des clauses très détaillées concernant les changements d'itinéraire du navire et on a posé la question de savoir s'il serait donc possible que les parties contractantes définissent dans leur contrat ce qu'elles estimaient être un "déroutement raisonnable". Il a été expliqué que le concept de "déroutement raisonnable" était un concept de droit général qui n'était pas nouveau et n'avait pas posé beaucoup de problèmes d'interprétation, et qu'il fallait entendre par "détournement" un changement d'itinéraire non conforme à un accord contractuel et non un changement d'itinéraire convenu. Il a également été dit que le déroutement d'un navire pour venir en aide à un autre navire en péril afin de sauver des vies ou des biens en mer était un principe de droit international public mais que ce principe ne couvrait pas le cas où le propre navire du transporteur était en danger.

74. Il a été dit que, eu égard au droit international des traités, le projet d'article 6.5 b) était inutile et devrait être supprimé. Toutefois, ce projet d'article a reçu un large soutien et on a considéré qu'il confirmait opportunément la primauté du droit international sur le droit national dans ce domaine.

75. Le Groupe de travail a décidé de conserver le projet d'article 6.5 dans son intégralité et il a prié le secrétariat de tenir compte des suggestions, des vues et des préoccupations susmentionnées lors de l'élaboration de la nouvelle version de cette disposition.

i) Article 6.6

76. Il a été expliqué au Groupe de travail que le projet d'article 6.6 avait été inclus dans le projet d'instrument pour tenir compte des cas où les marchandises étaient transportées en pontée et étaient donc exposées à des risques et à des dangers plus importants que si elles avaient été placées en cale. Il a été noté que dans certains

pays, le fait de transporter les marchandises en pontée sans l'accord préalable du chargeur pouvait être assimilé à une contravention essentielle au contrat ou à un quasi-déroutement. En outre, certains types de marchandises ne pouvaient raisonnablement être transportées qu'en pontée et, pour d'autres types de marchandises, le transport en pontée était devenu la norme. En réponse à une question concernant le sens de l'expression "marchandises transportées 'sur' des conteneurs", il a été expliqué que cette expression avait pour objet de tenir compte de l'utilisation possible de caisses plates, comme indiqué à l'article 1.4 du chapitre "Définitions" du projet d'instrument.

77. Il a été noté que le projet d'article 6.6.1 prévoyait trois situations dans lesquelles les marchandises pouvaient être transportées en pontée: lorsque cela était exigé par loi ou les règles ou règlements administratifs applicables; lorsque les marchandises étaient transportées dans ou sur des conteneurs, sur des ponts spécialement aménagés pour transporter de tels conteneurs; ou lorsque cela était conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce. Il a été expliqué que le projet d'article 6.6.2 prévoyait que, lorsque les marchandises étaient transportées en pontée conformément au projet d'article 6.6.1, le transporteur ne serait pas tenu responsable de toute perte ou de tout dommage ou retard directement lié aux risques accrus que comporte le transport en pontée. En outre, il a été précisé que le projet d'article 6.6.3 indiquait que le fait de transporter les marchandises en pontée pouvait être dans l'intérêt non seulement des transporteurs mais aussi des parties à un contrat de vente, et qu'en pareil cas le transport en pontée devait être mentionné clairement dans la documentation relative au contrat. Il a également été noté que le projet d'article 6.6.4 indiquait les conséquences de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées en pontée.

78. Il a été expliqué que comme environ 65 % de la capacité de charge en conteneurs d'un navire se trouvait sur le pont ou au-dessus du pont, il était important, du point de vue de l'exploitation, que les transporteurs soient libres de décider où placer les conteneurs. Toutefois, il a été déclaré à ce sujet qu'en l'absence d'instructions, la décision de transporter les marchandises en pontée ou en cale n'était pas laissée entièrement à la discrétion du transporteur, étant donné l'existence d'autres obligations, par exemple celle d'assurer la protection des marchandises qui est énoncée dans le projet d'article 5.2.1.

79. Le projet d'article 6.6 a été très favorablement accueilli tant pour ce qui est de sa structure que de sa teneur. On a estimé qu'il répartissait de façon appropriée la responsabilité conformément au régime de la liberté contractuelle, mais que certains termes devaient être précisés et que, sous sa forme actuelle, il était trop long et trop complexe. On a posé la question de savoir si, dans le cas des navires spécialement équipés pour transporter des conteneurs qui sont mentionnés au projet d'article 6.6.1 ii), le transporteur et le chargeur ne pourraient pas dans certains cas convenir que les marchandises seraient transportées en pontée ou en cale. Il a été expliqué que ces navires spécialement équipés n'étaient pas une nouveauté et que le principe énoncé dans le projet d'article 6.6.1 ii) avait pour objet de donner au transporteur la possibilité de décider de transporter les marchandises en pontée ou en cale. On s'est déclaré préoccupé par le fait que le régime de la charge de la preuve pourrait être modifié par le projet d'article 6.6.2, étant donné que le transporteur devrait prouver soit qu'il bénéficie d'une exonération de responsabilité en vertu du projet d'article 6.6.1, soit que le dommage n'est pas exclusivement imputable au transport en pontée. Il a été répondu qu'en application du projet

d'article 6.6.2, si le transport des marchandises en pontée ne se justifiait pas, le transporteur était responsable de toute perte qui y était imputable, que le dommage effectif soit ou non imputable à une faute de sa part – en d'autres termes, il était responsable de plein droit. Il a été dit que les mots "si tel n'est pas le cas" dans la deuxième phrase du projet d'article 6.6.3 imposaient au chargeur l'obligation de prouver que les marchandises avaient été transportées conformément au projet d'article 6.6.1 iii). Il a été demandé de préciser sur quoi portait la charge de la preuve dans le contexte du projet d'article 6.6.3. Il a été répondu que, dans le cadre du projet d'article 6.6.3, la charge de la preuve ne portait pas sur le dommage mais sur le respect du contrat pour ce qui est du transport en pontée. En outre, il a été dit que le membre de phrase "résultant exclusivement de leur transport en pontée" dans la dernière phrase du projet d'article 6.6.2 était imprécis, car un dommage ou une perte étaient rarement imputables à une seule cause. Une solution possible pour y remédier serait d'utiliser le mot "uniquement", comme dans l'article 9.3 des Règles de Hambourg, ou de placer le mot "exclusivement" entre crochets. On a posé la question de savoir s'il faudrait également faire mention des conteneurs dans le projet d'article 6.6.4. Il a été dit que les limites de responsabilité prévues dans le projet d'instrument devraient être obligatoires et ne souffrir aucune exception. Cependant, il a été souligné que le projet d'article 6.6.4 n'autorisait un dépassement de la limite de responsabilité qu'en cas de manquement intentionnel à une convention stipulant où les marchandises doivent être transportées.

80. Le Groupe de travail a décidé de conserver la structure et la teneur du projet d'article 6.6 en vue d'en poursuivre l'examen ultérieurement.

j) Article 6.7

81. En introduction, on a rappelé que le paragraphe 6.7 était inspiré des articles 6 et 26 des Règles de Hambourg et de l'article 4.5 des Règles de La Haye et de La Haye-Visby. Les principes sur lesquels il reposait ont été largement appuyés. De l'avis général, il serait inopportun, à ce stade, de quantifier les limites de responsabilité dans le projet d'instrument. On a souligné que de plus amples discussions seraient nécessaires sur ce point, en particulier si le projet d'instrument devait régir le transport de porte à porte, vu l'écart entre les limites applicables pour les différents modes de transport, qui allaient, par exemple, de 2 droits de tirage spéciaux par kilogramme dans le transport maritime à 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme dans le transport aérien (pour ce qui est des limites par unité de poids).

82. On a suggéré d'inclure dans le projet d'instrument un article prévoyant une procédure accélérée de modification des limites sur le modèle, par exemple, de l'article 8 du Protocole de 1996 à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Il a été pris note de cette suggestion avec intérêt. Cependant, le niveau des limites que l'on conviendrait finalement d'inclure dans le projet d'article 6.7.1 influencerait, a-t-on dit, sur le degré d'appui en faveur d'une procédure de modification accélérée.

83. Il a aussi été suggéré, comme cela avait été proposé lors d'un atelier sur les régimes de responsabilité dans le transport de marchandises organisé par le Comité des transports maritimes de l'OCDE en janvier 2001, que, préalablement à l'examen de nouvelles limites monétaires, cette organisation fasse réaliser, dans le cadre des préparatifs d'une conférence diplomatique, une étude indépendante sur les changements intervenus en termes de valeur monétaire depuis que les limites avaient été fixées dans les Règles de La Haye-Visby. Cette suggestion a bénéficié

d'un certain appui. On a toutefois fait observer à cet égard que, du fait de la conteneurisation accrue des transports, la valeur moyenne des marchandises transportées par conteneur était restée relativement stable au fil des années. On a attiré l'attention sur la possibilité d'une limite par conteneur au lieu de la limite par colis.

84. On a rappelé que la dernière partie de l'article 6.7.1 figurait entre crochets parce qu'il n'avait pas encore été décidé si une disposition obligatoire concernant les limites de responsabilité devait être unilatéralement ou bilatéralement obligatoire, c'est-à-dire s'il serait ou non admissible que l'une ou l'autre partie augmente les montants de sa responsabilité. Selon un avis largement partagé, le texte entre crochets devait en être maintenu.

85. Après un débat, le Groupe de travail a décidé de maintenir l'intégralité du texte de l'article 6.7 du projet d'instrument en vue de la poursuite des débats à un stade ultérieur.

k) Article 6.8

86. À titre d'introduction, il a été rappelé que le projet d'article 6.8 était très similaire à l'article 8-1 des Règles de Hambourg et à l'article 4.5 e) des Règles de La Haye-Visby. Ce type de disposition visant à dépasser le plafond de responsabilité supposait une faute personnelle du transporteur mais n'envisageait pas les conséquences d'une faute intentionnelle ou d'un acte téméraire d'un agent ou d'un préposé du transporteur. La nécessité de démontrer cette faute personnelle supposerait que l'on démontre une erreur de gestion de la part d'une société de transport. Selon un point de vue, l'absence de disposition concernant la faute intentionnelle ou l'acte téméraire d'un agent ou d'un préposé du transporteur n'était pas acceptable. On a fait observer que, sous sa forme actuelle, le projet d'instrument pourrait encourager le destinataire à poursuivre directement le capitaine du navire ou un autre agent du transporteur qui ont agi de façon téméraire, étant donné que leur responsabilité n'était pas limitée. En outre, il a été dit que le système actuellement envisagé dans le projet d'article 6.8 pourrait créer de sérieuses difficultés dans le contexte du transport de porte à porte étant donné qu'il était fortement inspiré du droit maritime et ne tenait pas compte des orientations du droit applicable à d'autres modes de transport.

87. On a posé la question de savoir quels étaient les liens entre les projets d'article 6.6.4 et 6.8 et si ces deux dispositions ne faisaient pas double emploi. Il a été répondu que le projet d'article 6.8 énonçait le critère général régissant la déchéance du droit de limiter la responsabilité (c'est-à-dire l'acte intentionnel ou téméraire du transporteur) tandis que le projet d'article 6.6.4 énonçait une règle précise en vertu de laquelle, en cas de rupture d'une convention stipulant que les marchandises devaient être transportées en cale, le transporteur était réputé avoir agi témérairement. Le projet d'article 6.6.4 visait donc à éviter que le chargeur ait l'obligation de prouver dans certaines circonstances précises que le transporteur avait agi témérairement. Il a été largement convenu que ces deux dispositions avaient des objectifs différents et ne faisaient pas double emploi.

88. En ce qui concerne le principe général sur lequel la déchéance du droit de limiter la responsabilité devrait être fondé dans le projet d'instrument, il a été dit qu'il fallait faire en sorte que les règles relatives à la limitation de responsabilité soient immuables ou presque afin de garantir une interprétation cohérente et sûre de ces règles. Bien qu'un certain nombre d'instruments internationaux où un tel

principe avait été appliqué aient été cités, on a souligné que ces instruments prévoyaient une limite relativement élevée. On a également souligné que dans de limites de responsabilité indépassables seraient considérées comme inconstitutionnelles dans certains pays et que dans d'autres les juges pourraient ne pas en tenir compte en se fondant sur la doctrine générale de la contravention essentielle.

89. Le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que le projet d'article 6.8 était acceptable quant au fond, mais un grand nombre des délégations qui ont participé au débat pensaient qu'il fallait examiner de plus près la possibilité d'ajouter une disposition concernant la faute intentionnelle du préposé ou de l'agent du transporteur. On a mis en garde contre le recours au concept d'acte téméraire, qui pourrait être interprété de diverses façons dans différents pays et encourager de ce fait la recherche du for le plus avantageux. Il a donc été suggéré d'envisager plus en détail la possibilité d'utiliser la notion d'acte "intentionnel" plutôt que celle d'acte "téméraire". Selon un autre point de vue, il convenait d'étudier plus avant le rapport entre la possibilité de dépasser les plafonds de responsabilité et la responsabilité conjointe et solidaire prévue dans le projet d'article 6.3.4.

90. Il a été suggéré de remplacer les mots "d'un acte ou d'une omission personnels" par les mots "d'un acte ou d'une omission" pour harmoniser le texte avec celui de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, mais selon une opinion, il s'agissait là d'un point de rédaction.

91. En ce qui concerne les mots placés entre crochets, on a fait observer que le Groupe de travail devrait examiner ultérieurement la question de savoir si la limite de responsabilité devrait pouvoir être dépassée en cas de retard.

92. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a pris note des observations et des suggestions qui avaient été faites et a décidé de maintenir le texte du projet d'article 6.8 dans le projet d'instrument en vue d'en poursuivre l'examen à un stade ultérieur.

I) Article 6.9

93. Le Groupe de travail a relevé l'importance que revêtait dans la pratique cette disposition qui reconnaissait que dans toute action en dommages et intérêts mettant en cause la responsabilité du transporteur, il fallait nécessairement commencer par rapporter la preuve que le dommage était survenu pendant que celui-ci avait la garde des marchandises. Il fallait donc disposer d'éléments de preuve attestant que les marchandises étaient endommagées lorsqu'elles avaient été livrées, faute de quoi le transporteur était présumé avoir livré les marchandises en bonne condition. L'article prévoyait que la preuve devait être rapportée soit par le destinataire, qui devait remettre un avis de perte ou de dommage, soit par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité était invoquée qui devaient avoir constaté la perte ou le dommage lors d'une inspection commune. En l'absence d'un tel avis ou d'une telle inspection commune, le transporteur était présumé avoir livré les marchandises telles qu'elles étaient décrites dans le contrat. Il a été souligné qu'avec le libellé actuel, cette présomption serait inopérante en cas de preuve contraire, même si un avis avait été donné. On a par ailleurs relevé que le délai de trois jours dans lequel l'avis devait être donné devait jouer en faveur de toutes les parties, qui seraient rapidement prévenues du dommage. On a aussi relevé que la brièveté du délai de notification renforçait la valeur probante des éléments avancés par le demandeur, et que même si l'avis n'avait pas été donné dans ce délai, l'action

ne serait pas prescrite mais la preuve serait plus difficile à rapporter. À ce propos, on a objecté que l'opinion selon laquelle un délai de notification relativement court ajoutait à la force probante portait sur une question de fait qu'il appartenait au tribunal de trancher. On a aussi fait observer que le membre de phrase "à moins qu'un avis de perte ou de dommage" ne faisait pas apparaître clairement que, contrairement à ce qui se passait avant l'adoption des Règles de La Haye, l'action ne serait pas prescrite si l'avis n'avait pas été donné à temps. On a indiqué que pour que la présomption soit opérante, il fallait des règles claires concernant la forme et le contenu de l'avis de perte, de dommage ou de retard. Plus de précisions quant à la forme et au contenu de l'avis devraient donc être envisagées. On a souligné que, même en l'absence de la présomption, la preuve de la survenance du dommage pendant le transport devrait être rapportée, mais que la présomption constituait pour le destinataire une incitation à notifier sans tarder le dommage.

94. On a demandé si l'avis devait ou non être donné par écrit. On s'est prononcé en faveur d'un avis écrit, quoi qu'il ait aussi été relevé qu'exiger un écrit serait trop formaliste, et que de toute façon un propriétaire de marchandises prudent adresserait son avis par écrit, faute de quoi il lui incomberait de prouver qu'il avait explicitement ou implicitement notifié la perte ou le dommage. On a émis l'avis que si l'on se plaçait sur le plan des principes et dans la perspective de la bonne foi, l'avis, sauf s'il était donné au moment de la livraison, devait revêtir la forme écrite. On fait observer qu'il faudrait remanier cette disposition en prenant en compte les communications électroniques. À cet égard, on a noté que le projet d'article 2.3 disposait que les avis devaient être donnés en utilisant les moyens de communication électroniques. Il a été convenu que le secrétariat devrait tenir compte du large appui qui avait été manifesté en faveur de la forme écrite de l'avis lorsqu'il établirait la version révisée du projet de texte.

95. Étant donné que des délais différents s'appliquaient dans les divers modes de transport, on a aussi émis l'avis qu'il devrait être suffisant que le délai applicable à la dernière partie du transport ait été respecté pour que l'on considère que l'avis a été donné en temps utile. On a noté que le délai dans lequel l'avis devait être donné variait suivant les instruments et pouvait être de 3, 6, 7 ou même 15 jours. On a indiqué qu'un délai de trois jours causerait de gros problèmes dans certains pays où les conditions géographiques faisaient qu'il serait impossible à respecter. En réponse à cet argument, on a fait valoir que le destinataire négocierait le lieu de livraison qui serait stipulé au contrat et pourrait alors prendre en compte des éléments tels que la distance et les délais de notification. Ce même argument a également été avancé en réponse à une suggestion selon laquelle la longueur du délai devrait être différente selon que les marchandises avaient ou non été transportées dans des conteneurs. On a noté que pour certains types de marchandises ou certaines destinations, les parties ne pouvaient opter pour le transport de porte à porte. On a aussi indiqué que le terme "jours ouvrables" risquait d'entraîner des incertitudes, les jours chômés n'étant pas les mêmes dans tous les pays, et qu'il serait donc utile de parler de "jours ouvrables au lieu de livraison" ou de "jours consécutifs". Selon une large majorité, un délai de trois jours était trop court. Aucun consensus ne s'est toutefois dégagé concernant la durée du délai qu'il conviendrait d'appliquer, et il a été suggéré de dire dans "un délai raisonnable". Il a été décidé de placer, dans la version révisée, les mots "trois jours ouvrables" entre crochets et d'ajouter d'autres variantes, également entre crochets.

96. On a émis l'avis que la référence à l'"inspection commune" au projet d'article 6.9.1 était trop imprécise et ne couvrait pas la situation dans laquelle un

transporteur refuserait d'y participer. On a déclaré que le terme "inspection contradictoire" ou en anglais "*concurrent inspection*" conviendrait mieux pour les pays de droit romain. Même s'il s'agissait là d'un point d'ordre rédactionnel, il a été convenu qu'il faudrait en tenir compte pour la version révisée.

97. On a émis l'avis que le membre de phrase "ou lié aux marchandises" figurant au projet d'article 6.9.1 était superflu et qu'il faudrait faire clairement apparaître que, dans cette disposition, c'était le destinataire qui devait donner l'avis. Toujours sur le plan de la rédaction, on a indiqué qu'il faudrait envisager d'étendre la portée du projet d'article 6.9.1 en prévoyant que l'avis pourrait être donné à un employé ou à un représentant du transporteur ou de la partie exécutante. Le Groupe de travail a noté que le projet d'instrument avait été rédigé de manière à éviter d'empiéter sur le droit de la représentation. On a suggéré de préciser si le terme "livraison" renvoyait à la livraison effective ou devait être entendu au sens qui lui était donné dans le projet d'article 4.1.3. On a déclaré que le terme "livraison" renvoyait, dans le projet d'article 6.9.1, au lieu de livraison convenu dans le contrat, mais on s'est demandé pourquoi ce projet d'instrument s'écartait de l'approche adoptée dans les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby qui parlaient de la levée des marchandises. On a répondu que l'approche adoptée dans le projet d'instrument était extrêmement importante car elle permettait d'éviter que le destinataire ne dicte la date de la levée, ce qui ferait échapper la question au contrôle du transporteur. On a demandé comment couvrir la situation dans laquelle les marchandises devaient, de par la loi, être laissées auprès d'une autorité sur laquelle le destinataire ne pouvait compter pour donner l'avis exigé.

98. À propos du projet d'article 6.9.2, on a demandé si l'avis de retard pourrait être donné avant la livraison au destinataire. On a également demandé si le dépassement du délai de 21 jours ferait perdre le droit de réclamer des dommages et intérêts pour retard et comment cette disposition s'articulait avec le projet d'article 14 relatif au délai pour agir. On a répondu que seul l'avis devait être donné dans le délai de 21 jours et que le destinataire avait une année à compter de la date de livraison pour engager une procédure judiciaire ou arbitrale conformément au projet d'article 14. On a néanmoins fait valoir que le délai de 21 jours dans lequel la personne dont la responsabilité était invoquée devait être avisée pourrait causer des difficultés au destinataire.

99. On a précisé que le terme "partie exécutante" ne pouvait renvoyer, dans le projet d'article 6.9.3, qu'à la personne qui livrait effectivement les marchandises, à l'exclusion de l'exploitant de l'entrepôt sauf s'il livrait les marchandises.

100. On s'est prononcé pour le projet d'article 6.9.4 dans la mesure où il comportait les notions de bonne foi et de coopération entre les parties. On a toutefois indiqué qu'il faudrait ajouter à la référence à "toutes les facilités raisonnables" que devaient se donner les parties "pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises" une référence à l'accès aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises. Cela était, a-t-on dit, particulièrement important pour le transport de marchandises périssables lorsque le relevé des températures pendant le transport n'existerait que sous forme électronique et ne serait accessible qu'au transporteur qui pourrait facilement modifier les données. Cette proposition a reçu un large appui.

m) Article 6.10

101. On a déclaré que le projet d'article 6.10 énonçait un principe largement reconnu et qu'il devait être replacé dans le contexte de l'ensemble du projet d'instrument. On a reconnu que la disposition était très importante afin d'éviter qu'on ne puisse se soustraire entièrement au projet d'instrument simplement en intentant un recours judiciaire. Il a en outre été convenu que les incidences de la disposition dépendraient du champ d'application qui serait finalement donné au projet d'instrument et qu'aucune décision définitive ne devait donc à ce stade être prise à son sujet.

102. Une suggestion tendant à inclure dans le projet d'article une référence au retard de livraison a bénéficié d'un large appui.

103. On a fait observer que le projet d'article ne semblait pas couvrir les recours judiciaires intentés contre des personnes autres que le transporteur telles que des manutentionnaires. Cette question devait, a-t-on dit, être précisée. On a demandé si d'autres personnes mentionnées au projet d'article 6.3.3 étaient aussi couvertes par le projet d'article 6.10 et bénéficiaient donc des mêmes avantages, exonérations et limitations. On a répondu que le projet d'article 6.10 avait pour objet de faire relever de la disposition qui y était énoncée tous les recours qui pourraient être intentés en vertu du projet d'instrument et que ces autres personnes ne pouvant être poursuivies sur la base du projet d'instrument, il n'y avait aucune raison de les faire entrer dans le champ d'application du projet d'article 6.10. Celles-ci étaient protégées par le projet d'article 6.3.3. Il a été souligné par ailleurs que par "toute personne, autre que le transporteur", il fallait entendre les parties qui n'étaient pas englobées dans la définition du terme "partie exécutante" figurant dans le projet d'article 1.17 et qui par conséquent n'assumaient aucune responsabilité en vertu du projet d'instrument, mais que, conformément au projet d'article 6.3.3, ces parties pourraient bénéficier des mêmes exonérations et limites de responsabilité que le transporteur.

104. S'agissant de la rédaction, on a fait observer que le titre de l'article devait être harmonisé dans toutes les versions linguistiques.

105. On a aussi demandé s'il ne serait pas préférable de déplacer le projet d'article 6.10 et de l'insérer dans le projet de chapitre 13 concernant les droits d'action. On a répondu qu'alors que le projet de chapitre 13 indiquait les personnes qui avaient qualité pour agir, le projet d'article sur la responsabilité du transporteur indiquait les conditions de fond qui devaient être réunies pour qu'une action puisse être intentée. C'était la raison pour laquelle même si la structure de ces dispositions devait être modifiée à l'avenir, le projet d'article 6.10 devrait être maintenu dans le projet de chapitre 6.

2. Projet de chapitre 9 (Fret)

106. Le Groupe de travail a repris ses délibérations sur le projet de chapitre 9. Faute de temps, il n'avait examiné que les projets d'articles 9.1 à 9.3 à sa neuvième session (A/CN.9/510, par. 190). Le texte du projet de chapitre 9 tel qu'examiné par le Groupe de travail figurait dans le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa neuvième session (A/CN.9/510, par. 171).

107. De l'avis général, il était nécessaire de faire figurer des dispositions concernant le fret dans le projet d'instrument. Il a été souligné que les pratiques dans ce domaine variaient considérablement d'un secteur à l'autre et que le paiement du fret était une question de nature commerciale pour laquelle il convenait de s'en remettre aux parties.

a) Article 9.4

108. Le Groupe de travail a été informé que le projet d'article 9.4 se composait de dispositions déclaratives visant à apporter des éclaircissements et à informer le destinataire et les tiers, en particulier ceux qui n'étaient pas parties au contrat de transport, de ce que signifiaient les mentions "fret payé d'avance" ou "fret payable à destination" qui pouvaient figurer dans le connaissement. L'alinéa a) du projet d'article 9.4 indiquait que si la mention "fret payé d'avance" figurait dans le document de transport, ni le porteur ni le destinataire n'étaient tenus de régler le fret. En outre, en vertu de l'alinéa b) du projet d'article 9.4, si le document de transport contenait la mention "fret payable à destination", le destinataire pouvait être tenu de payer le fret. Un large soutien a été exprimé en faveur de l'objectif du projet d'article 9.4, qui était d'assurer que des formules contractuelles fréquemment employées soient comprises. Il a également été estimé que le projet d'article 9.4 pouvait remédier à l'insécurité du droit maritime international dans un sens conforme à la pratique actuelle.

109. Cependant, il a été indiqué que le projet d'article 9.4 était si vague qu'il ne contribuerait guère à l'unification du droit maritime, et des réserves ont été émises quant à la nécessité d'inclure une disposition concernant le fret dans le projet d'instrument.

110. Selon une opinion, l'alinéa a) du projet d'article 9.4, qui libérait le porteur ou le destinataire de toute responsabilité pour ce qui est de payer le fret, allait trop loin. Il vaudrait mieux créer une présomption d'absence de dette de fret. Toutefois, on a aussi exprimé l'opinion que cet alinéa ne devrait pas créer une présomption de paiement du fret.

111. On a fait observer que l'alinéa b) du projet d'article 9.4 était particulièrement problématique et qu'il était de peu d'utilité étant donné le caractère vague des termes "peut être tenu". Par ailleurs, les projets d'articles 12.2.2 et 12.2.4 étant étroitement liés à l'alinéa b) du projet d'article 9.4, il conviendrait d'examiner toutes ces dispositions en même temps. On a fait valoir que si le destinataire prenait la responsabilité de la livraison des marchandises, il devrait également être responsable du fret. Mais on a aussi noté que l'alinéa b) pourrait servir à informer ou prévenir que le fret restait à payer. Toutefois, il a été dit que le paiement du fret devrait constituer une condition devant être remplie par le destinataire pour obtenir la livraison des marchandises et non une obligation. Il a été noté par ailleurs que l'alinéa b) devrait être centré sur le paiement effectif du fret plutôt que sur la question de savoir à qui incombe l'obligation d'acquitter le fret non payé.

112. Pour régler le problème que semblait poser l'alinéa b), il a été proposé de remplacer les mots "cette mention avertit le destinataire qu'il peut être tenu de payer le fret" par les mots "l'exercice par le destinataire du droit de prendre livraison des marchandises est subordonné au paiement du fret."

113. Selon une autre proposition, l'alinéa b) pourrait être rédigé comme suit: "Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention 'fret payable à destination' ou

une mention similaire, cette mention implique que, outre le chargeur, tout porteur ou destinataire prenant livraison des marchandises ou exerçant tout droit relatif à ces dernières devient responsable du fret.”

114. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte du projet d'article 9.4, étant entendu que l'alinéa b) devrait être réexaminé à la lumière des commentaires susmentionnés et que les textes proposés pourraient être présentés comme variantes dans les futurs projets d'articles. Il a été noté par ailleurs qu'il faudrait revenir sur la teneur de ce texte lors de l'examen des projets d'articles 12.2.2 et 12.2.4.

b) Article 9.5

115. Le projet d'article 9.5 était, a-t-on déclaré, l'une des dispositions fondamentales du projet d'instrument. Il a été expliqué que ce projet d'article avait pour objet de développer les principes traditionnels applicables au transport maritime selon lesquels les marchandises doivent assurer le paiement du fret et le transporteur doit être protégé en cas d'insolvabilité de ses débiteurs jusqu'à concurrence de la valeur des marchandises transportées. Toutefois, selon une opinion, tenter d'adopter des règles uniformes régissant le droit de rétention du chargeur pourrait constituer une tâche trop ambitieuse. Dans le cadre de son examen préliminaire de la question, le Groupe de travail a été invité à étudier les éléments suivants: a) nécessité d'une disposition concernant le droit de rétention; b) conditions à remplir par le chargeur pour exercer un tel droit; c) nature des dettes du destinataire pouvant justifier la rétention des marchandises; d) question de savoir si le projet d'article 9.5 devrait ou non revêtir la forme d'une disposition contraignante; et e) régime juridique régissant le droit du chargeur de disposer des marchandises.

116. Des doutes ont été exprimés quant à la nécessité d'une disposition allant dans le sens du projet d'article 9.5. On a fait observer que, dans certaines régions, le seul droit de rétention connu dans le transport maritime était le droit de rétention du navire qui pouvait être exercé par les chantiers navals pour garantir le paiement par un armateur des travaux de maintenance et de réparation du navire. On a également fait observer que les conventions existantes sur les transports ne contenaient aucune disposition allant dans le sens du projet d'article 9.5. On a exprimé l'opinion que cette disposition ne devrait s'appliquer qu'aux montants dont le destinataire était redevable. Si elle s'appliquait également aux montants dont le chargeur était redevable, elle pourrait être incompatible dans la pratique avec certains Incoterms en vertu desquels le fret était inclus dans le prix des marchandises. Selon l'opinion qui a prévalu, il faudrait s'efforcer d'instaurer un régime conforme applicable au droit de rétention. Il a été convenu d'une manière générale que le projet d'article 9.5 devrait être considérablement modifié.

117. Selon un avis largement partagé, s'il était décidé de conserver une telle disposition, il ne faudrait pas poser comme condition à son application que le destinataire soit tenu de payer en vertu du droit national applicable. À cet égard, on a fait observer que la reconnaissance d'un droit de rétention pourrait se justifier dans certains cas où le destinataire n'était pas tenu de payer le fret, par exemple lorsque le document de transport contenait la mention "fret payable à destination". Il a également été souligné qu'il pourrait être approprié de prévoir un droit de rétention non seulement lorsque le destinataire était le débiteur mais aussi dans certains cas où une autre personne, comme le chargeur ou le porteur du

connaissance, avait une dette envers le transporteur. En outre, on a expliqué que, si le transporteur devait prouver, avant d'exercer son droit de rétention, que le destinataire était tenu de payer en vertu du droit interne, cela pourrait aller à l'encontre de l'objectif visé par la création d'un tel droit de rétention. On a posé la question de savoir si le projet d'article 9.5 devrait établir un droit de rétention ou simplement une garantie destinée à compléter un éventuel droit de rétention indépendant du projet d'instrument. Dans ce dernier cas, il faudrait déterminer la loi nationale sur la base de laquelle l'existence de ce droit de rétention devrait être établie. On a souligné qu'un renvoi à la loi nationale applicable pourrait soulever de délicates questions de droit international privé. On a fait observer que diverses approches pouvaient être sanctionnées par les lois existantes. Par exemple, certaines lois partaient du principe que le transporteur devait être protégé en cas d'insolvabilité du destinataire. Pour d'autres, si un document de transport négociable avait été émis, les intérêts du tiers porteur de ce document négociable devaient l'emporter sur les intérêts du transporteur. Il a estimé d'une manière générale que cette question devrait être examinée plus avant.

118. On a exprimé l'opinion que la création d'un droit de rétention pourrait être considérée comme une modification de l'équilibre du droit international des transports en faveur du transporteur et que cet équilibre devrait être soigneusement examiné. On a exprimé la crainte que le projet d'instrument ne donne au transporteur un droit unilatéral de retenir des marchandises sur la base d'une prétention en dehors de toute action judiciaire. Il a été répondu que l'objectif essentiel du projet d'article 9.5 était de donner au transporteur au moins le droit d'obtenir une garantie suffisante jusqu'à ce que le fret ait été payé. À cet égard, il a été dit qu'il pourrait être nécessaire de remplacer les mots "garantie suffisante" par les mots "garantie suffisante acceptable pour le transporteur". Il a été suggéré d'examiner à l'avenir la possibilité d'assurer une protection suffisante des intérêts du transporteur sans modifier la situation de tout destinataire agissant de bonne foi.

119. Dans le cadre de ce débat, il a été déclaré qu'il faudrait indiquer clairement dans le projet d'article 9.5 que le droit de rétention n'impliquerait pas nécessairement que les marchandises seraient retenues à bord du navire. Selon une autre opinion, le droit de rétention des marchandises devrait être expressément limité à celles pour lesquelles le fret n'avait pas encore été payé, sauf si elles ne pouvaient être distinguées ou séparées des autres marchandises.

120. S'agissant des coûts énumérés aux sous-alinéas i) à iii) de l'alinéa a) du projet d'article 9.5 comme justifiant l'exercice par le transporteur d'un droit de rétention des marchandises, il a été déclaré que cette liste était trop large. Des doutes ont été exprimés quant au sens exact et à la limite des termes "toutes autres dépenses remboursables" figurant au sous-alinéa i). Il a été dit qu'il pourrait être essentiel de faire mention non seulement du fret mais aussi des dépenses annexes, par exemple, pour tenir compte des cas où des dommages avaient été causés par les marchandises transportées. Bien qu'il ait été reconnu que le montant de la réparation ne serait pas fixé au moment où le droit de rétention serait exercé, il a été souligné qu'il fallait au moins qu'une sûreté soit fournie pour garantir cette réparation. Toutefois, on s'est déclaré très favorable à l'idée de limiter la liste au fret, aux surestaries et, le cas échéant, aux contrestaries. Il a été proposé de supprimer le sous-alinéa ii) car son lien avec la question du fret n'était pas suffisant. Quant à la référence à l'avarie commune figurant au sous-alinéa iii), il a été déclaré que l'obligation de paiement

ne se justifiait que si l'on avait inséré une clause correspondante dans le contrat ou le document de transport. Il a aussi été déclaré que la question de l'avarie commune ne devrait pas être liée à celle du fret dû par le destinataire puisque le propriétaire des marchandises au moment de ladite avarie pourrait être différent du destinataire. De façon plus générale, il a été dit que, si le paiement du fret pouvait effectivement justifier la rétention des marchandises, le remboursement des autres dépenses devrait par contre faire l'objet d'une négociation commerciale entre les parties ou d'un examen dans le cadre de procédures judiciaires ou arbitrales en cas de différend entre le transporteur et le destinataire ou le chargeur.

121. S'agissant de savoir s'il fallait donner ou non au projet d'article 9.5 la forme d'une règle contraignante, la plus grande partie des participants ont estimé que cette règle devrait être soumise à l'autonomie des parties. Il a été largement estimé que des règles contraignantes seraient une façon inutilement rigide de traiter le droit de rétention des marchandises, le transporteur devant être libre dans ce domaine de négocier avec ses débiteurs.

122. S'agissant du droit du transporteur de vendre les marchandises au titre de l'alinéa b) du projet d'article 9.5, les avis ont divergé. Ainsi, selon une opinion, il ne conviendrait pas de traiter cette question par le biais de la création d'un droit étendu mais par des mécanismes judiciaires ou autres de règlement des litiges afin d'assurer que le droit de rétention soit exercé de bonne foi et que la rétention des marchandises repose sur des bases juridiques. Selon un autre avis, il faudrait remplacer à la fin de l'alinéa b) les mots "du destinataire" par les mots "de l'ayant droit aux marchandises" afin d'assurer la cohérence avec la dernière phrase du projet d'article 10.4.1 c). Il a également été dit que le projet d'article 9.5 b) devrait contenir un renvoi au projet d'article 10.4. S'agissant de la loi applicable à la vente des marchandises en vertu de l'alinéa b) du projet d'article 9.5, il a été déclaré qu'il faudrait indiquer dans le projet d'instrument que cette loi devrait être la loi du for, à savoir la loi applicable au lieu où les marchandises étaient retenues. Concernant le droit du transporteur "de prélever les montants qui lui sont dus", on a déclaré qu'une telle règle allait au-delà des règles traditionnelles régissant le droit de rétention dans un certain nombre de pays en vertu desquelles le détenteur d'un tel droit se verrait uniquement conférer la priorité sur d'autres créanciers.

123. À l'issue d'un débat, le Groupe de travail a décidé de conserver le projet d'article 9.5 afin d'en poursuivre l'examen à un stade ultérieur. Faute de temps, il a repoussé à sa session suivante l'examen du projet de chapitre 4 (voir par. 27 plus haut) et des dispositions restantes du projet d'instrument.

124. À la fin de sa session, le Groupe de travail a repris ses consultations avec les représentants de l'industrie des transports et les observateurs de diverses organisations qui s'occupent de différents modes de transport (il est rendu compte du début de ces consultations dans le paragraphe 28 plus haut). Les observations reçues de représentants de l'industrie des transports sont reproduites à titre d'information dans les annexes I et II du présent rapport.

Annexe I

Observations du représentant de la Chambre internationale de la marine marchande et du Conseil maritime et baltique international sur le champ d'application du projet d'instrument

La Chambre internationale de la marine marchande et le Conseil maritime et baltique international (BIMCO) représentent tous les secteurs d'activité dans le domaine des transports maritimes, qu'il s'agisse du transport de palan à palan, de port à port, de porte à porte ou de toute autre combinaison possible, par exemple de port à porte. En tant que tels, ils appuient l'élaboration d'une convention internationale fondée sur le projet d'instrument établi par le Comité maritime international (CMI). Ce projet d'instrument concernant le transport maritime est assez souple pour s'appliquer à tous les scénarios susmentionnés.

Lorsque le CMI a établi son projet d'instrument, il a voulu renforcer les règles applicables au transport maritime – et pas seulement le régime de responsabilité – tout en réglementant d'autres aspects qui ne l'étaient pas encore. Toutefois, on s'est vite rendu compte qu'on ne pouvait pas faire comme si le transport conteneurisé n'existait pas. L'élaboration d'un nouveau régime unimodal ne présenterait guère d'intérêt et on ferait preuve de légèreté en ne tenant pas compte du transport de porte à porte. Les dispositions du projet d'instrument devraient s'appliquer à l'ensemble d'une opération de transport lorsque celle-ci doit comporter une étape maritime.

L'industrie des transports maritimes ne souhaite pas empiéter sur le régime applicable à d'autres modes de transport. Le projet d'instrument repose sur un système de réseau qui vise à respecter les autres régimes unimodaux et à les préserver, et nous sommes disposés à appuyer sans réserve son renforcement dans ce sens grâce à des ajouts appropriés destinés à éviter d'éventuels conflits de loi.

Le projet d'instrument ne devrait pas avoir véritablement d'incidence sur les autres secteurs de l'industrie des transports, à savoir les transports routiers, ferroviaires et aériens, qui resteront soumis à leurs régimes respectifs. Bien sûr, il faut éviter les risques de conflits, mais cela ne devrait pas être trop difficile. Le projet d'instrument devrait régir les relations entre le chargeur et le transporteur maritime ou l'entrepreneur de transport multimodal. Il ne devrait pas régir les relations entre le chargeur et, par exemple, le transporteur soumis au régime de la CMR.

En résumé, la Chambre internationale de la marine marchande et le BIMCO sont favorables à l'élaboration, sur la base du projet établi par le CMI, d'une convention internationale non limitée au transport maritime.

Annexe II

Observations du représentant de l'International Group of Protection & Indemnity Clubs

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité d'exposer nos vues sur le champ d'application du projet d'instrument. Comme certains d'entre vous le savent peut-être, les 13 clubs membres de l'International Group of Protection & Indemnity Clubs sont des organisations mutuelles, qui assurent environ 92 % du tonnage maritime mondial contre le risque "responsabilité civile".

L'International Group a participé activement aux délibérations du CMI, lesquelles ont abouti au projet d'instrument actuellement à l'examen. Il a présenté deux documents au CMI, dont le texte a été mis à la disposition des participants à la présente réunion. Nous estimons que, pour atteindre l'objectif visé, à savoir promouvoir l'uniformité, et bénéficier d'un large appui international, ce projet d'instrument doit définir un régime adapté à la fois aux modes de transport en expansion, comme le transport de porte à porte qui est de plus en plus courant dans le contexte du trafic conteneurisé, et au transport traditionnel de palan à palan, qui reste de règle dans le trafic de vrac et le trafic de marchandises diverses et continue de représenter le tonnage le plus important. En d'autres termes, pour que le projet d'instrument soit utile à l'industrie des transports, il doit être souple et répondre aux besoins de tous les modes de transport comportant une étape maritime.

Nous sommes conscients du fait qu'il en résultera inévitablement dans une certaine mesure des conflits entre les régimes existants qui ont été établis pour tenir compte des risques particuliers liés aux transports routiers, ferroviaires et aériens et des obligations qu'ils peuvent comporter, tout comme les régimes applicables au transport maritime ont été établis pour tenir compte des risques particuliers liés à ce transport. Toutefois, nous estimons que ces problèmes potentiels peuvent être résolus, bien que cela puisse exiger une approche novatrice, et nous considérons que le projet du CMI y contribue dans une large mesure en adoptant une approche de réseau dans le contexte du transport de porte à porte, approche qui respecte les régimes unimodaux et à laquelle nous souscrivons.

Comme nous l'avons déjà dit, l'objectif principal de cette initiative de la CNUDCI est d'uniformiser un domaine du droit qui est actuellement soumis à une multiplicité de régimes dans différents pays. Toutefois, il ne faut pas oublier que les conventions internationales ont pour objet d'assurer un équilibre juste et acceptable entre les droits et les obligations des parties intéressées, en particulier lorsque l'on estime que leur pouvoir de négociation est inégal. Dans le cas présent, ces parties intéressées sont bien sûr les transporteurs et les chargeurs. À notre avis, leur pouvoir de négociation respectif a considérablement évolué au cours des 80 dernières années en faveur des chargeurs. Par exemple, le représentant de la France a fait observer à New York que, dans un certain nombre de cas, le rapport de force leur était maintenant favorable.

Nous avons déjà souligné que si l'obligation d'exercer une diligence raisonnable était étendue à l'ensemble du voyage et si l'exception de l'erreur de navigation était exclue, cela modifierait considérablement la répartition du risque entre le transporteur et le chargeur et aurait sans doute une répercussion très nette

sur la rentabilité tant du transport de porte à porte que du transport de palan à palan en imposant une charge financière plus importante au transporteur. C'est pourquoi nous avons appuyé la suggestion du représentant du Royaume-Uni tendant à maintenir au moins l'exonération de responsabilité en cas de perte ou de dommage dû à une erreur du pilote.

Bien que rien n'ait encore évidemment été décidé, cette modification de la répartition du risque et des coûts connexes de l'opération de transport au détriment du transporteur serait sans doute encore plus grande si, comme l'ont suggéré un certain nombre de délégations:

1) Premièrement, on faisait supporter au transporteur la charge de prouver l'étendue du préjudice dont il n'est pas responsable lorsque ce préjudice résulte en partie d'une cause dont il est responsable et en partie d'une cause dont il n'est pas responsable. Il s'agit de la variante 1 du projet d'article 6.1.4.

2) Deuxièmement, le transporteur devait assumer la responsabilité des retards en général, et pas seulement dans les cas où le transporteur et le chargeur en sont expressément convenus.

3) Troisièmement, le transporteur n'était pas déchu du droit de limiter sa responsabilité uniquement pour les actes ou omissions qui lui sont personnellement imputables mais aussi pour ceux qui sont imputables à d'autres personnes dont il répond.

C'est pour ces raisons que nous avons suggéré que les articles traitant de questions ayant une incidence sur les droits et les obligations respectifs du chargeur et du transporteur soient examinés globalement et non isolément comme c'est le cas actuellement. Ce n'est qu'alors que nous estimons qu'il sera possible de juger de façon objective si l'on est parvenu ou non à un bon équilibre.
