



Assemblée générale

Distr.: Générale
21 décembre 2004

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Trente-huitième session
Vienne, 4-22 juillet 2005

Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa quatorzième session (Vienne, 29 novembre-10 décembre 2004)

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction	1-7	3
I. Délibérations et décisions	8-9	4
II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]	10-157	4
Projet d'article 14. Fondement de la responsabilité	10-80	4
Débat général	10-11	4
Projet d'article 14-1	12-19	5
Projet d'article 14-2	20-26	7
Débat général	21	8
Alinéas a) et b) du projet d'article 14-2	22	8
Alinéa c) du projet d'article 14-2	23-26	8
Première version révisée des projets de paragraphes 1 et 2	27-30	9
Seconde version révisée des projets de paragraphes 1 et 2	31-33	10
Projet d'article 14-3	34-66	12
Projet d'article 14-4 "causes concurrentes"	67-74	19
Nouvelle version des projets d'articles 14-3 et 14-4	75-80	21



Liberté contractuelle (projets d'articles 1 ^{er} , 2, 88 et 89)	81-104	23
Champ d'application	83-90	23
Tiers	91-96	25
Projet d'article xx. Accords de services réguliers de transport maritime	97-104	27
Nouveau texte des dispositions relatives au champ d'application	105-109	30
Compétence	110-150	33
Débat général	110-113	33
Projet d'article 72	114-136	33
Projet d'article 73	137-139	38
Projet d'article 74	140-141	38
Projet d'article 75	142-144	39
Projet d'article 75 <i>bis</i>	145-150	39
Arbitrage	151-157	41
III. Questions diverses	158-166	43
Commerce électronique	158-162	43
Dates des quinzième et seizième sessions	163-164	44
Organisation des travaux futurs	165-166	44

Introduction

1. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission a créé le Groupe de travail III (Droit des transports) et l'a chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif sur des questions liées au transport international de marchandises telles que le champ d'application, les obligations du transporteur, sa responsabilité et la durée de cette dernière, les obligations du chargeur et les documents de transport¹. Le Groupe de travail a commencé à examiner un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] à sa neuvième session, en 2002. La compilation la plus récente retraçant l'historique de ce projet d'instrument figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.38.

2. Le Groupe de travail III (Droit des transports), qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa quatorzième session à Vienne du 29 novembre au 10 décembre 2004. Ont assisté à cette session des représentants des États membres suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bélarus, Belgique, Brésil, Cameroun, Canada, Chine, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Lituanie, Mexique, Nigéria, République de Corée, République tchèque, Rwanda, Singapour, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie et Venezuela.

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Antigua-et-Barbuda, Arabie saoudite, Cuba, Danemark, Finlande, Grèce, Indonésie, Koweït, Lettonie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pérou, République démocratique du Congo, Roumanie, Sénégal, Slovaquie, Slovénie et Yémen.

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

a) **Système des Nations Unies:** Commission économique pour l'Europe (CEE) et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED);

b) **Organisations intergouvernementales invitées par la Commission:** Commission européenne (CE);

c) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par la Commission:** Association of American Railroads (AAR), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international (CMI), Conseil maritime baltique et international (BIMCO), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, International Multimodal Transport Association (IMMTA) et Union internationale d'assurances transports.

5. Le Groupe de travail a élu le Bureau ci-après:

Président: M. Rafael Illescas (Espagne)

Rapporteur: M. Walter De Sá Leitão (Brésil)

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

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.38);

- b) Note du secrétariat contenant une première version révisée du projet d'instrument (A/CN.9/WG.III/WP.32);
 - c) Nouvelle version provisoire des articles du projet d'instrument examinés dans les rapports du Groupe de travail sur ses douzième (A/CN.9/WG.III/WP.36) et treizième (A/CN.9/WG.III/WP.39) sessions;
 - d) Commentaires du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède (pays nordiques) sur la liberté contractuelle (A/CN.9/WG.III/WP.40);
 - e) Commentaires du secrétariat de la CNUCED (A/CN.9/WG.III/WP.41);
 - f) Proposition des États-Unis d'Amérique (A/CN.9/WG.III/WP.42).
7. 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 transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
 - 4. Questions diverses.
 - 5. Adoption du rapport.

I. Délibérations et décisions

8. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] ("le projet d'instrument") en se fondant sur:
- Le texte figurant en annexe à une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32); et
 - Une nouvelle version provisoire proposée pour les articles qu'il avait examinés à ses douzième (A/CN.9/WG.III/WP.36) et treizième (A/CN.9/WG.III/WP.39) sessions.
9. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de plusieurs dispositions en tenant compte des délibérations et conclusions du Groupe de travail, dont il est rendu compte dans la section II ci-après.

II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

Projet d'article 14. Fondement de la responsabilité

Débat général

10. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 14 à sa douzième session (voir A/CN.9/544, par. 85 à 144) et les

articles s'y rattachant, à savoir les articles 22 (Responsabilité du transporteur en ce qui concerne le transport par mer) et 23 (Déroutement) à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 92 à 99 et 100 à 102, respectivement).

11. Le groupe informel de consultation (voir A/CN.9/552, par. 167) chargé de poursuivre les débats entre les sessions du Groupe de travail afin d'accélérer l'échange de vues, la formulation de propositions et l'émergence d'un consensus sur le projet d'instrument a fait un bref rapport. Il a dit avoir procédé à un échange de vues sur le projet d'article 14 pour étudier les améliorations susceptibles d'être apportées à son libellé.

Projet d'article 14-1

12. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 14-1, qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 (par. 7 et 8). Il a été proposé de conserver, dans ce paragraphe, le principe général de la responsabilité du transporteur en cas de préjudice sans cause en apportant, cependant, certaines améliorations d'ordre rédactionnel. Il a été suggéré d'insérer entre crochets les mots "la nature et le montant du préjudice" entre "prouve" et "que" à la fin du chapeau. Il a en outre été proposé de mettre entre crochets le membre de phrase "qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 14 bis n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou y a contribué" et d'insérer, immédiatement après, entre crochets également, une autre variante possible rédigée comme suit: "que l'événement qui a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou y a contribué n'est pas imputable à une faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 14 bis".

13. On a estimé que le texte qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 comme celui suggéré ci-dessus étaient trop complexes et qu'il fallait les simplifier et clarifier. Une autre variante, libellée comme suit, a été proposée:

"1. Le transporteur est responsable de la perte des marchandises ou du dommage subi par celles-ci ainsi que du retard de livraison survenus pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 3, à moins qu'il ne prouve, et sauf preuve contraire, qu'aucune faute ou négligence de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 14 bis n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou n'y a contribué. Il incombe au demandeur de prouver la nature et le montant du préjudice."

14. Certains ont exprimé la crainte que le texte proposé ci-dessus ne permette pas de régler efficacement et clairement des questions complexes mais importantes telles que l'attribution de la charge de la preuve pour déterminer la responsabilité. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre son examen du paragraphe 1 sur la base du texte du document A/CN.9/WG.III/WP.36, en étudiant les propositions de modification à mesure que celles-ci seraient présentées.

"la nature et le montant du préjudice"

15. Il a été avancé que, dans sa rédaction actuelle, l'article 14-1 pouvait donner à penser que le demandeur devait prouver la perte matérielle, le dommage ou le retard de livraison, mais non le montant du préjudice qui en résultait. Pour résoudre ce problème, il a été proposé d'insérer, comme au paragraphe 12 ci-dessus, le membre de phrase "la nature et le montant du préjudice". Cette proposition, bien qu'ayant

bénéficié d'un certain soutien, a été retirée car elle soulevait des questions de mesure du dommage qui n'ont pas été jugées appropriées dans le contexte du régime de responsabilité énoncé au projet d'article 14-1.

“demandeur”

16. Le Groupe de travail a confirmé son avis (voir A/CN.9/544, par. 105 et 133) selon lequel le terme “demandeur” était plus approprié que celui de “chargeur” pour exprimer l'identité de la partie qui demanderait réparation au transporteur. Nonobstant la proposition figurant à la note de bas de page 26 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, selon laquelle le Groupe de travail voudrait peut-être se demander s'il faudrait insérer une définition de “demandeur” dans le projet d'article 63 du projet d'instrument, sous l'intitulé “droits d'action”, il a été proposé d'insérer cette définition dans le projet d'article premier. Il a été conseillé, le terme “demandeur” apparaissant dans d'autres dispositions du projet d'instrument, par exemple dans les projets d'articles 19, 65, 68, 75 et 78, que le Groupe de travail veille à ce qu'une définition, quelle qu'elle soit, soit conforme au sens attribué à ce terme lorsqu'il est utilisé ailleurs dans le projet d'instrument.

“ou y a contribué”

17. Le Groupe de travail est convenu de supprimer les crochets entourant l'expression “ou y a contribué” les deux fois où celle-ci apparaissait dans le projet d'article. Il a été dit que ce membre de phrase était nécessaire pour inclure le cas des causes concurrentes de perte, de dommage ou de retard, comme cela était envisagé dans le projet d'article 14-4. Il a été noté que ce texte risquait de poser un problème dans certaines langues et qu'il faudrait le réexaminer dans cette optique.

“et dans la mesure où”

18. Il a été suggéré de supprimer le texte entre crochets “et dans la mesure où”, qui risquait de contredire le projet de paragraphe 4 traitant des causes concurrentes de perte, de dommage ou de retard si le Groupe de travail décidait que toutes les questions ayant trait à la détermination de la part de responsabilité du transporteur en cas de causes concurrentes devaient être tranchées par le tribunal saisi de la demande. Il a été proposé cependant, de conserver le texte afin d'énoncer clairement que c'était le transporteur qui portait la charge de la preuve en cas de causes concurrentes. Le Groupe de travail est convenu de supprimer le texte “et dans la mesure où” compte tenu des craintes formulées au sujet de la charge de la preuve en cas de causes concurrentes.

Conclusions du Groupe de travail quant au paragraphe 1

19. Après un débat, le Groupe de travail est convenu de transmettre à un groupe de rédaction informel les conclusions suivantes, dont il devra être tenu compte lors de l'élaboration d'un texte révisé (voir par. 27 et 28 et 31 à 33 ci-après):

- Il faudrait insérer le terme “demandeur” dans le projet d'article 14-1 en veillant à ce que sa définition, quelle qu'elle soit, soit conforme à l'utilisation qui est faite de ce terme dans d'autres dispositions du projet d'instrument;

- Il faudrait supprimer les crochets entourant l’expression “ou y a contribué” les deux fois où celle-ci apparaît;
- Il faudrait supprimer le membre de phrase “et dans la mesure où”.

Projet d’article 14-2

20. Il a été dit au Groupe de travail que le projet d’article 14-2 figurant au paragraphe 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.36 était considéré comme reflétant avec précision ses opinions concernant le déplacement de la charge de la preuve suite à l’établissement, par le demandeur, du bien-fondé de sa réclamation en vertu du paragraphe 1 du même article. L’avis a cependant été émis que le texte du paragraphe 2, dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36, était lourd et difficile à lire. Dans le souci de préserver l’orientation générale exposée dans ce document, mais de régler les problèmes perçus, il a été proposé de remplacer le texte par le suivant:

“2. Si le transporteur, au lieu de prouver l’absence de faute comme prévu au paragraphe 1, prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par l’un des événements énumérés au paragraphe 3, il n’est responsable de cette perte, de ce dommage ou de ce retard que si le demandeur prouve que:

a) L’événement invoqué par le transporteur en vertu du présent paragraphe a été causé par la faute du transporteur ou d’une personne mentionnée à l’article 14 *bis* [auquel cas, la responsabilité est déterminée conformément au paragraphe 1];

b) Un événement autre que ceux énumérés au paragraphe 3 a contribué à cette perte, à ce dommage ou à ce retard, [auquel cas, la responsabilité est déterminée conformément au paragraphe 4]; ou

[c) Le navire n’était pas en état de navigabilité, n’était pas convenablement armé, équipé et approvisionné, ou les cales ou d’autres parties du navire où les marchandises sont chargées (y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées) n’étaient pas en bon état pour leur réception, transport et conservation, [auquel cas le transporteur n’est pas responsable s’il prouve qu’il s’est acquitté de son obligation d’exercer une diligence raisonnable comme l’exige l’article 13-1 ou que le fait qu’il n’ait pas exercé une diligence raisonnable n’a pas contribué à cette perte, à ce dommage ou à ce retard]; ou]

c) La perte, le dommage ou le retard a été causé par le fait que:

i) Le navire n’était pas en état de navigabilité;

ii) Le navire n’était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou

iii) Les cales ou d’autres parties du navire où les marchandises sont chargées (y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées) n’étaient pas en bon état pour leur réception, transport et conservation,

auquel cas, le transporteur est responsable en vertu du paragraphe 1 à moins qu'il ne prouve qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige l'article 13-1."

Débat général

21. Il a été dit au Groupe de travail que les alinéas i) et ii) du projet d'article 14-2 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 avaient été reformulés et étaient devenus les alinéas a) et b) du paragraphe 2 du texte proposé, et que le paragraphe 3 du même projet d'article avait été reformulé pour faire apparaître les deux variantes figurant à l'alinéa c) du texte proposé. Ces deux variantes, qui ont trait à la charge de la preuve pesant sur le demandeur en cas d'innavigabilité du navire, sont examinées de façon plus approfondie ci-après (voir par. 23 à 25). Le Groupe de travail est convenu d'utiliser, pour poursuivre l'examen de ce projet de disposition, le texte du projet d'article 14-2 proposé au paragraphe 20 ci-dessus.

Alinéas a) et b) du projet d'article 14-2

22. Le Groupe de travail s'est, dans son ensemble, déclaré favorable au texte proposé pour les alinéas a) et b) du projet d'article 14-2. Selon un avis, le texte entre crochets figurant à la fin de l'alinéa a) était inutile et devrait être supprimé compte tenu, en particulier, de la précision apportée dans la première phrase du paragraphe 2, selon laquelle la preuve apportée par le transporteur en vertu de cette disposition l'était "au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 1". Il a été suggéré aussi de supprimer le texte figurant entre crochets à la fin de l'alinéa b) au motif qu'il était inutile et qu'en tout état de cause, c'était au paragraphe 1 du projet d'article 14, qui traitait de l'évaluation de la responsabilité d'un événement supplémentaire, qu'il aurait fallu renvoyer et non au paragraphe 4, qui traite des causes concurrentes. Ces deux propositions ont été appuyées, tandis qu'un certain soutien a été exprimé en faveur du maintien du texte figurant à la fin de l'alinéa b) du projet et de la suppression des crochets qui l'entouraient. Le Groupe de travail est convenu de prier un groupe de rédaction informel d'examiner le texte des alinéas a) et b) du projet d'article 14-2 à la lumière de ces propositions et d'élaborer une nouvelle version clarifiant le texte.

Alinéa c) du projet d'article 14-2

Les deux variantes proposées

23. Le Groupe de travail a examiné les deux variantes ayant trait à la charge de la preuve pesant sur le demandeur en cas d'innavigabilité, énoncée dans le texte proposé de l'alinéa c) du projet d'article 14-2. On a fait observer que, pour renverser la charge de la preuve sur le transporteur, la première variante faisait seulement obligation au demandeur de prouver que le navire n'était pas en état de navigabilité ou que le transporteur ne l'avait pas convenablement armé, équipé et approvisionné ou bien que les cales n'étaient pas en bon état, tandis que la seconde lui faisait obligation de prouver que la perte, le dommage ou le retard avait été causé par l'un de ces manquements de la part du transporteur. On s'est inquiété de la charge qui serait placée sur le demandeur ayant à prouver le lien de causalité dans la deuxième variante. On s'est inquiété aussi de la charge que la première variante ferait peser sur le transporteur en exigeant qu'il prouve à la fois l'état de navigabilité du navire et la cause de la perte. L'avis a été exprimé que la première

variante ramènerait le régime à l'époque antérieure aux Règles de La Haye, avec une obligation absolue de navigabilité, de sorte qu'il ne serait pas nécessaire que la perte ait été causée par l'innavigabilité pour que la demande aboutisse. Les deux variantes énoncées à l'article 14-2 c) ont l'une et l'autre reçu un appui au sein du Groupe de travail.

Positions de compromis possibles

24. Le Groupe de travail a entendu une proposition selon laquelle il serait possible de parvenir à une position de compromis entre les deux variantes envisagées à l'alinéa c) en réduisant la charge pesant sur le demandeur pour prouver la causalité. À cet égard, il a été suggéré que le demandeur soit tenu de prouver à la fois l'innavigabilité et le fait qu'elle avait causé ou pouvait être raisonnablement considérée comme ayant causé la perte ou le dommage. Si un soutien a été exprimé au sein du Groupe de travail en faveur de l'adoption d'une telle position de compromis, on a émis la crainte que les juridictions étatiques internes la perçoivent négativement et y voient une tentative de réglementer la procédure concernant les modalités d'évaluation de la charge de la preuve. On a également exprimé la crainte que l'emploi d'une clause conditionnelle à cet égard ne soit une source d'ambiguïtés et n'entraîne en conséquence des procès plus nombreux. Enfin, il a été dit que, si cette position de compromis était adoptée, il faudrait en tenir compte dans le contexte de l'équilibre global des droits et des responsabilités dans le projet d'instrument.

25. Un deuxième compromis possible a été proposé. Il a été noté que, aux termes de l'article 20-4 du projet d'instrument, les parties à la demande devaient se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection et l'accès aux enregistrements et documents concernant le transport de marchandises en cas d'avis de perte, de dommage ou de retard. Il a été suggéré d'adopter une disposition similaire pour la deuxième variante, afin d'aider le demandeur qui pourrait avoir des difficultés pratiques à accéder aux renseignements nécessaires pour prouver que l'innavigabilité a été la cause de la perte ou du dommage. Cette position a bénéficié d'un appui au sein du Groupe de travail.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 14-2

26. Après un débat, le Groupe de travail a décidé qu'un groupe de rédaction informel devrait être prié d'élaborer une nouvelle version du projet d'article 14-2 (voir par. 29 à 33 ci-après) en tenant compte:

- Du souhait de clarifier le texte des alinéas a) et b) de ce projet d'article;
- De l'objectif consistant à trouver une position de compromis pour l'alinéa c) conforme aux opinions exposées ci-dessus aux paragraphes 24 et 25.

Première version révisée des projets de paragraphes 1 et 2

27. Un groupe de travail informel composé d'un certain nombre de délégations a élaboré une version révisée des projets de paragraphes 1 et 2 de l'article 14, sur la base des discussions du Groupe de travail (voir par. 12 à 26 ci-dessus).

Débat général sur le paragraphe 1

28. Il a été dit au Groupe de travail que seules avaient été révisées les cinq dernières lignes du paragraphe 1, dont le texte avait été clarifié et scindé en deux phrases comme suit: “s’est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 3. Le transporteur est exonéré de sa responsabilité s’il prouve que l’événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard ou y a contribué n’est pas attribuable à sa faute ou à la faute de l’une quelconque des personnes mentionnées à l’article 14 bis”. D’autre part, dans le texte anglais, l’expression “shall be liable” a été remplacée par “is liable” pour tenir compte de l’usage moderne.

Débat général sur le paragraphe 2

29. Il a été dit au Groupe de travail que le texte entre crochets, à la fin des projets d’alinéas a) et b) du paragraphe 2, avait été supprimé. Pour clarifier le projet d’alinéa b), on avait inséré, après les mots “perte, dommage ou retard”, le texte suivant inspiré du paragraphe 1: “sauf s’il prouve que cet événement n’est pas attribuable à sa faute ou à la faute de l’une quelconque des personnes mentionnées à l’article 14 bis”. En outre, pour l’alinéa c) du paragraphe 2, le groupe de travail informel avait retenu la deuxième variante énoncée au paragraphe 20 ci-dessus, comme l’avait demandé le Groupe de travail et, dans le souci de trouver une position de compromis, les termes “ou a probablement été” avaient été insérés entre les mots “a été” et “causé”. De plus, la phrase introductive de l’alinéa, précédant le sous-alinéa i) avait été modifiée comme suit: “a causé, ou contribué à causer la perte, le dommage ou le retard, le fait que”.

30. Bien que ce texte révisé ait été appuyé dans l’ensemble, quelques préoccupations ont été exprimées. Des doutes ont été émis quant à l’impact des termes “ou y a contribué” à la deuxième ligne du chapeau de l’alinéa 2 b), car il a été estimé que si le transporteur prouvait que l’un des éléments de la liste des périls exclus avait simplement contribué à la perte ou au dommage, il pouvait être totalement exonéré de responsabilité, ou du moins renverser la charge de la preuve sur le demandeur, et il a été demandé si cela était compatible avec l’effet visé du paragraphe 4 de l’article 14. D’autre part, l’opinion a été réitérée que le transporteur ne devrait pas être tenu responsable des pertes sans cause, mais l’opinion contraire a également été exprimée, de même que l’avis selon lequel les projets de paragraphes 1 et 2 de l’article représentaient une clarification du droit existant en vertu duquel les transporteurs étaient responsables des pertes sans cause. Une certaine préférence a été exprimée en faveur de la formulation “pouvait être raisonnablement considéré comme ayant causé ou contribué à” au lieu de “a probablement causé ou contribué à causer” à la première ligne de l’alinéa c) du paragraphe 2, car ce dernier texte semblait exiger une charge de la preuve plus élevée et a été estimé potentiellement déconcertant dans les pays où la norme de la preuve répondait au “critère de la plus grande probabilité”. Il a cependant été rappelé au Groupe de travail que la formulation choisie visait à être une position de compromis destinée à rendre acceptable l’ensemble de l’article 14.

Seconde version révisée des projets de paragraphes 1 et 2

31. Sur la base du débat au sein du Groupe de travail sur la première version révisée des projets de paragraphes 1 et 2 (voir par. 27 à 30 ci-dessus), un groupe de travail

informel composé d'un certain nombre de délégations a élaboré une deuxième version, dont le texte soumis au Groupe de travail pour examen était le suivant:

“1. Le transporteur est responsable du préjudice matériel résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si le demandeur prouve que:

- a) la perte, le dommage ou le retard; ou
- b) l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard ou y a contribué

s'est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie au chapitre 3. Le transporteur est exonéré de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas attribuable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 14 *bis*.

2. Si le transporteur, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 1, prouve qu'un événement énuméré au paragraphe 3 a causé la perte, le dommage ou le retard ou y a contribué, il est exonéré de tout ou partie de sa responsabilité sauf dans les cas suivants:

a) Si le demandeur prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 14 *bis* a causé l'évènement invoqué par le transporteur ou y a contribué, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard.

b) Si le demandeur prouve qu'un évènement autre que ceux énumérés au paragraphe 3 a contribué à la perte, au dommage ou au retard, et que le transporteur ne peut prouver que cet évènement n'est pas attribuable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 14 *bis*, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard.

c) Si le demandeur prouve que les circonstances suivantes ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué:

- i) Le navire n'était pas en état de navigabilité;
- ii) Le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné;
- iii) Les cales ou d'autres parties du navire où les marchandises sont chargées (y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur, dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées) n'étaient pas en bon état pour leur réception, transport et conservation,

et que le transporteur ne peut prouver:

- A) Qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige l'article 13-1; ou
- B) Que la perte, le dommage ou le retard n'a pas été causé par l'une quelconque des circonstances mentionnées en i), ii) et iii) ci-dessus,

le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard.”

32. On a craint que cette seconde version révisée des projets de paragraphes 1 et 2 de l'article 14 ne permette au transporteur d'échapper à "tout ou partie de sa responsabilité" en prouvant qu'il y avait au moins une cause, aussi incidente soit-elle, de la perte, du dommage ou du retard qui ne lui était pas imputable à faute, même si cette perte, ce dommage ou ce retard ne se serait pas intégralement produit en l'absence d'une faute de sa part. En réponse, on a appuyé l'opinion selon laquelle les dispositions devaient être interprétées comme faisant référence à des causes juridiquement pertinentes, et que l'on pouvait se fier aux tribunaux nationaux pour les interpréter de cette manière et attribuer en conséquence la responsabilité de ces causes.

Conclusions du Groupe de travail quant aux projets de paragraphes 1 et 2

33. Le Groupe de travail est convenu que le texte de la seconde version révisée des projets de paragraphes 1 et 2 proposé au paragraphe 31 ci-dessus était globalement acceptable.

Projet d'article 14-3

Débat général

34. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 14-3 reproduit dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36. Il a été proposé d'améliorer la rédaction et la lisibilité de l'article 14 en déplaçant la liste des "périls exclus", qui figurait auparavant au paragraphe 2, pour en faire un nouveau projet de paragraphe 3. Il a en outre été suggéré, dans un souci de cohérence, de limiter cette liste à des périls illustrant l'absence de faute de la part du transporteur et de traiter les autres périls, comme l'incendie, dans des dispositions distinctes. Le Groupe de travail a pris note de ces propositions et a décidé d'examiner sur le fond chacun des périls énumérés dans le texte figurant au paragraphe 8 du document A/CN.9/WG.III/WP.36. Il a également décidé de renvoyer les questions générales d'ordre rédactionnel qui se poseraient lors de cet examen à un groupe de rédaction informel (voir par. 75 à 80 ci-dessous).

Maintien de la liste des "périls exclus" et emplacement de certains périls

35. Pendant le débat, il a été proposé à plusieurs reprises de supprimer certains périls, en particulier ceux mentionnés aux alinéas a), b) et g) ainsi que l'incendie, au motif qu'ils étaient déjà pris en compte par la règle générale de responsabilité énoncée au paragraphe 1 du projet d'article 14. On a cependant rappelé au Groupe de travail que celui-ci avait estimé à ses précédentes sessions (voir A/CN.9/525, par. 38 et 39, et A/CN.9/544, par. 117 et 118) qu'il importait de conserver la liste, en des termes analogues à ceux employés dans les Règles de La Haye-Visby, à des fins de sécurité juridique, même si cette liste pouvait être considérée comme logiquement inutile. Il a toutefois été rétorqué que certains périls, notamment ceux mentionnés aux alinéas a) et i) ainsi que l'incendie, risquaient d'être incompatibles avec l'objet du projet d'article 14, à savoir indiquer des situations claires dans lesquelles le transporteur n'était pas fautif. Le Groupe de travail a décidé de laisser

également à un groupe de rédaction informel le soin d'examiner quel serait l'emplacement le plus approprié dans le texte pour ces périls.

“a) [‘Acte de Dieu’], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils”

36. Il a été proposé de supprimer les mots “Acte de Dieu” à l’alinéa a) dans le souci de contribuer à la modernisation du droit des transports et de respecter la logique du projet d’article 14. On a toutefois fait observer qu’il serait utile de conserver ce péril, en raison de son importance traditionnelle et surtout du fait que sa suppression risquait d’être interprétée à tort comme ayant des incidences sur le fond. Un certain soutien a été exprimé en faveur du maintien des mots “acte de Dieu” entre crochets et il a été proposé de les déplacer, avec ou sans crochets, pour en faire un alinéa distinct car, a-t-on estimé, ce péril ne correspondait pas à la logique du projet d’article 14. Il a en outre été suggéré d’utiliser éventuellement un autre terme, par exemple, “phénomènes naturels”. Finalement, la proposition de conserver les mots “Acte de Dieu” sans les crochets a été appuyée.

37. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de renvoyer à un groupe de rédaction informel la décision suivante:

- Supprimer les crochets entourant les mots “Acte de Dieu”;
- Déplacer éventuellement ces mots pour en faire un nouveau projet d’alinéa distinct.

“b) 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]”

38. La proposition de conserver le texte entre crochets a recueilli un certain appui. On s’est toutefois inquiété de ce que le texte en question s’écarterait du libellé de l’article IV.2 g) des Règles de La Haye-Visby, qui parlaient de “saisie judiciaire”, terme qui, selon un avis, devait être conservé pour préserver la jurisprudence. Il a également été proposé d’ajouter le mot “immobilisation” après “saisie”, si l’intention du texte entre crochets était d’élargir la portée des Règles pour viser des cas autres que la saisie. Il a été noté que certains jugeaient le texte des Règles de La Haye-Visby difficile à comprendre et que, parfois, le navire pourrait être immobilisé en raison d’une faute commise par le transporteur, lequel par conséquent ne devrait pas être exonéré de responsabilité. On a fait remarquer que le navire pouvait aussi être immobilisé sans qu’il y ait faute du transporteur. Il a été proposé, pour régler le problème, de lier l’intervention à des actes des pouvoirs publics ou des autorités. Cette solution a toutefois suscité des doutes car des auxiliaires de justice procédant au recouvrement de créances contre le transporteur pouvaient être considérés comme des autorités.

39. Il a été noté que le Groupe de travail était généralement favorable au principe énoncé à l’alinéa b), à savoir que le transporteur devrait bénéficier d’une exonération de responsabilité si la saisie ou l’immobilisation du navire n’était pas due à une faute de sa part mais qu’il ne devrait pas être exonéré en cas de faute.

40. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de renvoyer à un groupe de rédaction informel la décision suivante:

- Maintenir le principe selon lequel le transporteur devrait pouvoir invoquer le péril exclu lorsque la saisie ou l’immobilisation du navire n’était pas due à une faute de sa part et clarifier le libellé du texte.

“c) Acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire”

41. Il a été proposé de mentionner également dans cet alinéa les personnes agissant pour le compte du “chargeur”, en particulier celles énumérées à l’article 32 du projet d’instrument, pour éviter que le transporteur soit tenu responsable d’actes accomplis par des parties qui n’étaient pas sous sa supervision. Il a également été suggéré de coordonner cette disposition avec le projet d’alinéa h) (voir par. 57 et 58 ci-dessous).

42. Après discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De laisser au groupe de rédaction informel le soin d’examiner s’il fallait ou non mentionner les parties agissant au nom du chargeur.

“d) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail”

43. Bien que l’expression “entraves apportées au travail” figure à l’article IV.2.j des Règles de La Haye-Visby, on s’est inquiété de sa signification et, en particulier, de son application aux diverses formes de grève, qui pourraient inclure des grèves résultant de la faute du transporteur. Il a aussi été déclaré que même si le sens précis de cette expression n’était pas absolument clair, il était préférable de la conserver, car elle était manifestement plus large que les termes “grèves” et “lock-out”. Il a en outre été proposé de remplacer le texte “entraves apportées au travail” par l’expression plus moderne du droit du travail “conflits de travail”. Il a été préconisé, cependant, pour bénéficier de la jurisprudence existante, de conserver le texte des Règles de La Haye-Visby, à moins qu’il n’ait créé une ambiguïté.

44. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte de l’alinéa d) en l’état.

“e) 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 des marchandises”

45. Le Groupe de travail est convenu que le texte de l’alinéa e) correspondait à la pratique commerciale établie et l’a conservé en l’état.

“f) Insuffisance ou état défectueux de l’emballage ou de marques”

46. Il a été proposé de supprimer cet alinéa, jugé redondant compte tenu de l’alinéa c) examiné plus haut ou, sinon, d’ajouter, à la fin de l’alinéa f), le texte “réalisés ou apposés par le chargeur” (voir A/CN.9/WG.III/ WP36, note de bas de page 39). En réponse, il a été dit qu’il ne fallait pas réviser le texte des Règles de La Haye-Visby pour traiter une question qui ne semblait pas avoir posé de problème. Il a aussi été fait remarquer que le projet d’instrument énonçait clairement qu’il incombait au chargeur de proposer au transporteur les marchandises prêtes pour l’expédition, ce qui impliquait un emballage et des marques appropriés. Il a été estimé que pour moderniser le texte de la convention, il fallait tenir compte des pratiques modernes d’expédition, dont le recours accru à des entreprises de logistique.

47. Il a été proposé de clarifier l'alinéa en ajoutant, à la fin de la disposition, le membre de phrase "sauf lorsque ceux-ci sont réalisés ou apposés par le transporteur ou en son nom".

48. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de renvoyer à un groupe de rédaction informel la décision suivante:

- Ajouter, à la fin de l'alinéa, le membre de phrase "sauf lorsque ceux ci sont réalisés ou apposés par le transporteur ou en son nom".

"g) Vices cachés concernant le navire échappant à une diligence raisonnable"

49. On s'est demandé si le membre de phrase "échappant à une diligence raisonnable" était redondant par rapport au concept de vice caché. En outre, l'avis selon lequel les mots "concernant le navire" s'écartaient du texte de l'article IV.2.p des Règles de La Haye-Visby et devaient donc être supprimés si l'on voulait maintenir l'uniformité d'interprétation a reçu un certain soutien. Il a été estimé que des vices cachés dont le transporteur ne saurait être tenu responsable pouvaient également se produire hors du navire, par exemple dans des machines telles que des grues. Il a aussi été proposé de supprimer l'ensemble de l'alinéa g) en faveur de l'application de la règle générale d'exonération de responsabilité en l'absence de faute, énoncée à l'article 14-1.

50. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte actuel, les variantes rédactionnelles proposées n'ayant pas recueilli un soutien suffisant.

"h) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom"

51. On s'est inquiété de ce que l'expression "ou en leur nom" rendait la disposition trop large; aussi a-t-on proposé de limiter l'alinéa aux situations où le chargeur exerçait un contrôle réel sur l'opération exécutée en son nom. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il fallait examiner cet alinéa en tenant compte du projet d'article 11-2 relatif aux clauses BAB (bord à bord) et FIOS (franco chargement et déchargement, cargaison arrimée), en vertu duquel certaines des obligations du transporteur, y compris l'arrimage, pouvaient être exécutées au nom du chargeur. Il a aussi été noté qu'il faudrait, pour toute clarification de l'alinéa g), tenir compte du projet d'article 32 et de l'alinéa c) (voir par. 41 et 42 ci-dessus).

52. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de renvoyer à un groupe de rédaction informel la décision suivante:

- Supprimer l'expression "ou en leur nom";
- Placer entre crochets le mot "arrimage" dans l'attente de l'issue des délibérations relatives au projet d'article 11-2.

"i) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées"

Relation avec les articles 12 et 13-2

53. Il a été proposé de reporter l'examen de l'alinéa i) concernant les marchandises dangereuses jusqu'à ce que les articles 12 et 13-2 aient été examinés et qu'il en ait été établi une version définitive. À cet égard, il a été noté que la formulation employée à l'alinéa i) n'était pas entièrement alignée sur celle des projets d'articles 12 et 13-2.

Emplacement de l'alinéa i)

54. Il a été estimé que l'alinéa i) était d'une nature entièrement différente de celle des alinéas a) à h) précédents. Il a été dit que ces derniers contenaient des présomptions d'absence de faute de la part du transporteur, alors que l'alinéa i) pouvait être considéré comme justifiant la décision prise par le transporteur d'autoriser la destruction de marchandises et ne s'accordait pas bien avec des dispositions fondant l'absence de faute. De même, il a été dit que si les alinéas a) à h) avaient bien leur place dans l'article 14, dans la mesure où ils traitaient de la charge de la preuve de la faute, l'alinéa i) y faisait totalement exception du fait qu'il excluait une responsabilité a priori. Pour cette raison, il a été suggéré de le reformuler de façon à énoncer expressément qu'il était soumis aux dispositions des articles 12 et 13-2. Il a également été proposé de retirer cet alinéa de l'article 14.

Avaries communes

55. En réponse à une remarque selon laquelle l'alinéa i) risquait de porter atteinte à la législation des avaries communes, il a été rappelé au Groupe de travail que cette question était traitée au chapitre 17 du projet d'instrument, aux termes duquel aucune disposition de l'instrument ne s'opposait à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes. Il a été dit au Groupe de travail qu'il n'était pas prévu d'autoriser le transporteur à exercer son droit discrétionnaire de neutraliser des marchandises dangereuses sans encourir une éventuelle responsabilité en vertu de l'article 14. À cet égard, il a été noté que les articles 12 et 13-2 étaient également soumis à l'article 14.

Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'alinéa i)

56. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de transmettre à un groupe de rédaction informel la décision suivante:

- Maintenir l'alinéa entre crochets pour souligner le fait qu'il faudrait revoir son contenu et son emplacement dans le projet d'instrument une fois qu'aurait été fixée la teneur des articles 12 et 13-2;
- Ne pas interpréter l'alinéa comme portant atteinte aux règles régissant les avaries;
- Examiner la question de l'emplacement de l'alinéa i).

“j) Toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur n’ont contribué à la perte ou au dommage.”

57. Après discussion, le Groupe de travail a décidé que cet alinéa devrait être supprimé car il était redondant, son contenu ayant été transféré au paragraphe 14-1 (voir par. 12 à 18 ci-dessus).

“d’un incendie à bord du navire, à moins qu’il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur”

58. Le Groupe de travail a rappelé que l’inclusion d’une exception spécifique relative à l’incendie dans la liste des périls exclus avait fait l’objet d’un débat tout récemment à sa treizième session (A/CN.9/552, par. 94 et 95), au cours de laquelle il avait été décidé de conserver l’exception et de l’étudier plus avant dans le cadre du projet d’article 14. Le texte de l’exception sur lequel le Groupe a fondé ses discussions était le suivant: “d’un incendie à bord du navire, à moins qu’il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur” (voir le projet d’article 22 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, repris au paragraphe 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, et au paragraphe 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.39). Il a été noté que l’emplacement exact de cette exception restait encore à déterminer, mais que, conformément à une décision prise à la treizième session du Groupe de travail (A/CN.9/552, par. 99), il serait étudié plus avant dans le cadre du projet d’article 14, et qu’il pourrait peut-être être inclus comme alinéa dans la liste des périls exclus.

59. Trois options ont été proposées pour l’exception relative à l’incendie:

- Supprimer l’exception spécifique et traiter le risque d’incendie dans le cadre de la règle générale énoncée au projet d’article 14 au motif que le transporteur était le mieux placé pour déterminer les causes de l’incendie;
- À titre de position de repli par rapport à la première option, conserver l’exception relative à l’incendie dans la liste des périls exclus, mais la limiter à “l’incendie à bord du navire” et supprimer le reste du texte proposé;
- Inclure intégralement le texte proposé comme motif d’exonération en le plaçant en dehors de la liste, ce qui permettrait de suivre de plus près l’approche adoptée dans les Règles de La Haye-Visby.

60. Aussi bien la suppression que le maintien de l’exception relative à l’incendie ont été appuyés pour les raisons exposées précédemment au sein du Groupe de travail (voir de manière générale, le document A/CN.9/552, par. 94 et 95). À l’appui de la suppression, une raison supplémentaire avancée a été que l’inclusion de l’exception pour les navires dans un instrument multimodal pourrait être source d’inéquité et était inappropriée étant donné qu’elle ne s’appliquait pas dans d’autres modes de transport. À l’appui du maintien du texte intégral de La Haye-Visby, une raison supplémentaire invoquée a été que ce dernier représentait une règle bien établie tant dans la jurisprudence que dans la pratique.

61. Bien que l'on ait généralement exprimé, au cours de la discussion, des opinions très favorables aussi bien à la suppression qu'au maintien de l'exception relative à l'incendie, une position de compromis, selon plusieurs avis, pouvait aussi être acceptable. Cette position consistait dans la position de repli énoncée au paragraphe 59 ci-dessus.

Conclusions du Groupe de travail sur l'exception relative à l'incendie

62. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de renvoyer à un groupe de rédaction informel, la décision suivante:

- Conserver, à titre de compromis acceptable, l'exception relative à l'incendie, si possible en tant qu'alinéa j) de la liste des périls exclus au projet d'article 14 et supprimer la fin du texte après les termes "incendie à bord du navire";

Autres périls exclus

63. Le Groupe de travail a examiné les projets d'alinéa k), l) m) et n) proposés pour la liste des périls exclus. Le texte dont s'inspirent ces alinéas a été repris du projet d'article 22 (voir A/CN.9/WG.III/WP.39, par. 11), pour être inséré dans le projet d'article 14, comme suite à la décision du Groupe de travail (voir A/CN.9/552, par. 93 et 99).

64. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de renvoyer à un groupe de rédaction informel, la décision de tenir compte du texte suivant lors de l'élaboration d'un texte révisé de la liste des périls exclus au projet d'article 14:

- "k) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;
- l) Mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer;
- m) Mesures raisonnables pour éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement;
- n) Périls, dangers ou accident de la mer ou d'autres eaux navigables."

Erreur du pilote

65. Il a été proposé que, malgré la décision du Groupe de travail de supprimer l'erreur de navigation comme fondement de l'exception à la responsabilité du transporteur (A/CN.9/525, par. 36), on réintroduise l'erreur du pilote dans la liste des périls exclus en insérant le nouveau projet d'alinéa suivant: "acte, négligence ou défaut du pilote dans la navigation du navire". Trois raisons ont été invoquées à l'appui de cette proposition: l'erreur du pilote n'était pas nécessairement la faute de navigation pure du transporteur ou de son préposé; elle n'était pas couverte par la règle générale de responsabilité contenue au projet d'article 14-1, ni par l'exception des "périls de la mer". Des opinions en faveur de cette inclusion et contre elles ont été exprimées, similaires à celles auxquelles avait donné lieu au sein du Groupe de travail l'examen de la question de l'erreur du pilote et du pilotage imposé lors de sessions antérieures (voir A/CN.9/525, par. 43). On a aussi indiqué que l'erreur du pilote était déjà couverte dans le projet d'instrument: dans le cas du pilotage imposé, le transporteur pouvait prouver l'absence de faute en vertu du projet

d'article 14, tandis que dans le cas du pilotage non imposé, le pilote agissait en tant qu'agent du transporteur, et ce dernier devait donc être responsable des actes du pilote. Il y a toutefois eu des hésitations sur le point de savoir si le projet d'article 14 pouvait être interprété comme couvrant l'erreur du pilote de cette façon.

66. Après discussion, le Groupe de travail a décidé que:

- L'erreur du pilote ne serait pas réintroduite dans le projet d'instrument comme cause d'exonération de la responsabilité du transporteur.

Projet d'article 14-4 "causes concurrentes"

67. Le Groupe de travail a examiné ensuite le projet d'article 14-4, reproduit dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36, qui traitait de la question des causes concurrentes à l'origine de la perte, de l'avarie ou du retard. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait déjà débattu de ce paragraphe (A/CN.9/525, par. 46 à 56, et A/CN.9/544, par. 135 à 144).

Portée du paragraphe et relation avec les autres dispositions du projet d'article 14

68. Selon un avis, il pourrait y avoir trois cas de concurrence causale, les tribunaux devant, dans chacun d'eux, répartir la responsabilité conformément au paragraphe 4:

- Le cas où chaque événement aurait pu être à l'origine de la totalité de la perte, de l'avarie ou du retard, indépendamment des autres causes;
- Le cas où chaque événement n'a causé qu'une partie du préjudice; et
- Le cas où chaque événement était insuffisant à lui seul pour causer le préjudice, mais où le résultat combiné des événements a été à l'origine de la perte, de l'avarie ou du retard.

69. Il a été rappelé que le Groupe de travail était convenu que le paragraphe 4 ne devait pas traiter la question de la responsabilité, car celle-ci était abordée aux paragraphes 1 et 2 du projet d'article 14 (A/CN.9/544, par. 142) et qu'il était censé se limiter à la répartition du préjudice entre plusieurs parties en couvrant tous les cas de causes concurrentes. Il a en outre été rappelé que, lors de débats antérieurs, le Groupe de travail était parvenu à un accord de principe, à savoir qu'en cas de causes multiples à l'origine de la perte, de l'avarie ou du retard, le soin devrait être laissé aux tribunaux de répartir la responsabilité du préjudice en fonction de la cause.

70. On a exprimé la crainte que le paragraphe 4 ne s'applique jamais étant donné que le paragraphe 1 du projet d'article 14 semblait exonérer le transporteur de responsabilité s'il prouvait la survenue d'un événement ayant contribué au préjudice. Selon un point de vue minoritaire, le paragraphe 4 ne visait que les cas où chaque cause était à l'origine d'une partie du dommage; dans les autres cas, le transporteur serait entièrement responsable en vertu du paragraphe 1. Il a été proposé d'ajouter une disposition concernant les fautes concurrentes. Des inquiétudes ont également été exprimées quant à la façon dont serait appliqué le paragraphe 4 en cas d'innavigabilité. En réponse, il a été expliqué que le paragraphe 4 était censé s'appliquer aux situations où un événement dont le transporteur était responsable, y compris l'un des faits mentionnés au projet

d'article 14-3 ou l'innavigabilité, avait contribué au préjudice, et où un événement dont il n'était pas responsable y avait également contribué.

Charge de la preuve

71. Il a été dit que le paragraphe 4 n'indiquait pas clairement quelle partie devait prouver l'existence et l'étendue des causes concurrentes et qu'il n'apportait pas de réponse suffisante à cette question pour chaque cas possible de concurrence causale. Il a été proposé de réinsérer les mots "dans la mesure où" au paragraphe 1 du projet d'article 14 pour bien montrer que la charge de la preuve devait peser sur le transporteur. On s'est également interrogé sur l'attribution de la charge de la preuve en cas d'innavigabilité.

72. Il a été répondu que l'intention était que les paragraphes 1 et 2 du projet d'article 14 traitent de la charge de la preuve des causes concurrentes dans chaque situation envisageable. Ainsi, il incombait d'abord au demandeur de prouver le bien-fondé de sa demande conformément au paragraphe 1, puis, d'après le paragraphe 2, il revenait au transporteur de prouver un événement l'exonérant de responsabilité et au demandeur de prouver l'existence d'une cause concurrente dont le transporteur était responsable. À ce stade, a-t-on déclaré, le paragraphe 4 s'appliquerait pour permettre au tribunal de déterminer la répartition de la responsabilité en fonction de la cause. En cas d'innavigabilité, a-t-on estimé, le projet d'article fonctionnerait de telle sorte que, s'il était prouvé que l'innavigabilité était à l'origine d'une partie du préjudice, le paragraphe 4 s'appliquerait alors et le transporteur serait responsable de cette partie du préjudice, mais non de celle qui n'avait pas été causée par sa faute.

"[Le tribunal ne peut répartir la responsabilité à parts égales que s'il n'est pas en mesure de déterminer la répartition effective ou s'il détermine que la responsabilité se répartit effectivement à parts égales]"

73. Il a été rappelé que, lors de l'examen du projet de paragraphe à une précédente session, le Groupe de travail avait inséré cette phrase entre crochets au paragraphe 4, estimant qu'elle pourrait servir de base aux discussions ultérieures (voir A/CN.9/544, par. 143). Compte tenu des débats que le Groupe de travail avait tenus à propos de sa décision de limiter ce paragraphe à la répartition du préjudice entre plusieurs personnes, il a été estimé que la disposition devrait rester aussi simple que possible pour viser tous les cas de causes concurrentes et qu'il fallait laisser aux tribunaux une large marge d'appréciation pour déterminer cette répartition. Aussi la phrase entre crochets a-t-elle été jugée inappropriée, car elle pouvait être considérée comme encourageant les tribunaux à répartir d'office la responsabilité à parts égales ou comme portant inutilement atteinte à leur pouvoir d'appréciation. Selon un autre point de vue, la dernière phrase avait pour objectif d'encourager les tribunaux à répartir précisément la responsabilité et à ne se prononcer qu'en dernier recours pour une répartition à parts égales.

Conclusions du Groupe de travail sur le paragraphe 4

74. Après discussion, le Groupe de travail est convenu que la nouvelle version révisée du paragraphe (voir par. 75 à 80 ci-dessous) devrait tenir compte des conclusions suivantes:

- Le projet de paragraphe devrait laisser aux tribunaux le soin de répartir la responsabilité lorsque la perte, l’avarie ou le retard étaient dus à des causes concurrentes, dont certaines étaient imputables au transporteur et d’autres non;
- Il faudrait examiner et lever toute ambiguïté concernant l’application prévue des paragraphes 1, 2 et 4 du projet d’article 14;
- La phrase entre crochets figurant à la fin du paragraphe 4 devrait être supprimée.

Nouvelle version des projets d’articles 14-3 et 14-4

75. Un groupe de rédaction informel composé de plusieurs délégations a élaboré une nouvelle version des projets d’articles 14-3 et 14-4 tenant compte des délibérations du Groupe de travail (voir par. 34 à 74 ci-dessus). Le texte de la nouvelle version proposée pour examen au Groupe de travail était le suivant:

- “3. Les événements visés au paragraphe 2 sont les suivants:
- a) Acte de Dieu;
 - b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d’autres eaux navigables;
 - c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
 - d) Restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes y compris une rétention, une immobilisation ou une saisie non imputable au transporteur ou à l’une quelconque des personnes mentionnées à l’article 14 *bis**;
 - e) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;
 - f) Incendie à bord du navire;
 - g) Vices cachés concernant le navire échappant à une diligence raisonnable;
 - h) Acte ou omission du chargeur ou de toute personne mentionnée à l’article 32**, de la partie contrôlante ou du destinataire;
 - i) Manutention, chargement, [arrimage] ou déchargement des marchandises [effectivement réalisé] par le chargeur ou toute personne mentionnée à l’article 32***, la partie contrôlante ou le destinataire;
 - j) 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 des marchandises;
 - k) Insuffisance ou état défectueux de l’emballage ou de marques non réalisés par le transporteur [ou en son nom];

* Il faudra s’interroger sur la nécessité d’un renvoi à l’article 14 *bis*.

** Il faudra s’interroger sur la nécessité d’un renvoi à l’article 32.

*** Il faudra s’interroger sur la nécessité d’un renvoi à l’article 32.

- l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;
- m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;
- n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement;

[o) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées.]

4. Lorsque le transporteur est dégagé d'une partie de sa responsabilité en vertu des paragraphes précédents du présent article, il n'est responsable que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la situation dont il est responsable en vertu des précédents paragraphes, et la responsabilité est répartie sur la base fixée aux paragraphes précédents."

76. Le Groupe de travail a été informé que les décisions qu'il avait prises en ce qui concerne le projet d'article 14-3 (voir par. 34 à 66 ci-dessus) avaient été incorporées par le groupe de rédaction informel dans ce texte révisé. Selon certains avis, les alinéas h) et i) étaient répétitifs, de sorte qu'on pourrait supprimer le second, sa teneur étant couverte de façon appropriée par l'alinéa h). Selon un autre avis, cependant, l'alinéa i) renvoyait à des événements physiques qui n'étaient pas nécessairement couverts par l'alinéa h). Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait décidé d'attendre, pour prendre une décision finale concernant l'alinéa i), d'avoir examiné plus avant le projet d'article 11-2; aussi a-t-il été convenu d'ajouter à l'alinéa i) une note de bas de page indiquant que le texte final de l'alinéa 3 i) dépendrait de l'issue des délibérations du Groupe de travail concernant le projet d'article 11-2.

77. Il a été souligné que le nouveau libellé du projet d'article 14-4 n'était pas censé constituer une divergence par rapport à la décision du Groupe de travail de laisser au tribunal le soin de répartir la responsabilité.

78. Le Groupe de travail a examiné le texte révisé du projet d'article 14-4 figurant au paragraphe 75 ci-dessus et l'a jugé acceptable.

79. Le Groupe de travail a remercié le professeur Berlingieri (Italie) pour la façon dont il avait dirigé les travaux sur cette question.

Conclusions du Groupe de travail quant aux articles 14-3 et 14-4

80. Le Groupe de travail a décidé que:
- Le texte des articles 14-3 et 14-4 était globalement acceptable, sous réserve de l'ajout, à l'alinéa 14-3 i), d'une note de bas de page indiquant que son texte final dépendrait de l'issue des délibérations concernant le projet d'article 11-2.

Liberté contractuelle (projets d'articles 1^{er}, 2, 88 et 89)

81. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois les projets d'articles 1^{er} et 2 à sa douzième session (voir A/CN.9/544, par. 51 à 84) et les projets d'articles 88 et 89 à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 203 à 218).

82. Un bref rapport oral du groupe informel de consultation chargé de poursuivre les débats entre les sessions du Groupe de travail a été présenté (voir A/CN.9/552, par. 167 et par. 11 plus haut). Le Groupe de travail a été informé qu'un échange de vues avait eu lieu au sein du groupe informel de consultation au sujet des projets d'articles 1^{er}, 2, 88 et 89 en vue de parvenir à un consensus sur la meilleure façon de traiter les questions relatives à la liberté contractuelle. Le Groupe de travail est convenu de classer ces questions dans trois grandes catégories aux fins de leur examen, à savoir le champ d'application, la protection des tiers et les accords de services réguliers de transport maritime, et de poursuivre les discussions sur cette base.

Champ d'application

83. S'agissant du champ d'application, il a été noté qu'il faudrait déterminer soit les types de situations et de contrats qui seraient soumis aux règles impératives du projet d'instrument et ceux qui ne le seraient pas, soit les dispositions du projet d'instrument dont l'application serait facultative dans telle ou telle situation. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 2 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36, et en particulier le paragraphe 3. On a émis l'opinion que trois approches théoriques étaient possibles pour définir le champ d'application du projet d'instrument et que chacune d'entre elle présentait des avantages et des inconvénients.

Approche documentaire

84. La première approche, qui est celle des règles de La Haye-Visby, privilégie l'utilisation de documents et nécessiterait l'émission d'un connaissement ou d'un document similaire pour que le projet d'instrument soit applicable. Cette approche aurait notamment pour avantage qu'une fois émis, le document serait automatiquement soumis au régime de responsabilité obligatoire. Il a été dit qu'elle présentait également l'avantage d'être bien connue car elle existait depuis longtemps. Toutefois, on a estimé qu'elle présentait des inconvénients car, dans le contexte du commerce moderne, on n'utilisait pas nécessairement des connaissements ou des documents similaires et, en outre, il était possible qu'apparaissent à l'avenir de nouveaux documents qui ne correspondront pas à la définition qui pourra être élaborée aux fins de cette approche. Il a été dit cependant qu'en ajoutant une liste non exhaustive de documents devant être obligatoirement soumis au projet d'instrument qui comprendrait une dernière catégorie générique, on pourrait répondre aux préoccupations concernant la définition. Il a été répondu que l'ajout d'une catégorie générique à la fin de la liste ne réglerait pas nécessairement le problème, car cela pourrait constituer en soi une source d'insécurité. On a également exprimé l'opinion que l'approche documentaire était dépassée et ne s'intégrait pas facilement dans le dispositif défini par le projet d'instrument.

Approche contractuelle

85. La deuxième approche, utilisée dans les Règles de Hambourg et dans le projet d'article 2-3 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36, était de type contractuel et exigerait qu'il soit émis un contrat de transport de marchandises pour que le projet d'instrument s'applique. Il a été dit que, bien qu'étant des contrats de transport, certains types de contrats ne devraient pas entrer dans le champ d'application du projet de convention, par exemple les chartes-parties au voyage ou des contrats de transport spécialisés tels que les contrats de tonnage, les contrats d'affrètement d'espaces, les contrats de transport de colis lourds et les contrats de remorquage, qui eux aussi risquaient de poser des problèmes de définition. Il a été avancé, cependant, que de nombreux contrats qui seraient exclus en vertu de l'approche contractuelle relevaient du transport régulier et seraient, de ce fait, également exclus en vertu de l'approche commerciale.

Approche commerciale

86. En vertu de la troisième approche, qui était de type commercial, le projet d'instrument s'appliquerait de façon impérative à tous les contrats de services réguliers de transport, mais ne s'appliquerait pas aux services non réguliers ou "tramping". Cette approche présentait l'avantage de refléter une pratique commerciale bien établie et évitait d'avoir à définir de façon exhaustive tous les types possibles de contrat auxquels s'appliquerait le projet d'instrument. Elle risquait aussi, cependant, de poser des problèmes pour ce qui est de la définition juridique des catégories concernées et pour ce qui est de la protection des tiers.

Contrats librement négociés

87. Il a aussi été noté qu'un autre aspect intéressant la question du champ d'application était le fait de savoir si un contrat de transport avait ou non été librement négocié entre les parties. Il a été dit que le projet d'instrument devrait s'appliquer de façon non impérative aux contrats librement négociés, à l'exception de certaines obligations qui ne devraient pas pouvoir être modifiées d'un commun accord telles que la navigabilité, tandis que les contrats qui n'étaient pas librement négociés seraient impérativement soumis au projet d'instrument. On s'est aussi inquiété, à cet égard, de la situation difficile des petits chargeurs qui avaient un pouvoir de négociation inférieur et qui, a-t-il été dit, risquaient d'être désavantagés lors de la négociation de contrats qui pourraient ne pas entrer dans le champ d'application obligatoire de l'instrument.

Nature impérative de certaines dispositions du projet d'instrument

88. Un autre facteur que le Groupe de travail devrait prendre en compte était, a-t-il été dit, la question de savoir quelles dispositions du projet d'instrument, si tant est qu'il y en ait, devraient être impératives.

Conclusions du Groupe de travail quant au champ d'application

89. Après un débat, il s'est dégagé, au sein du Groupe de travail, un large consensus sur le fait que le projet d'instrument devrait obligatoirement s'appliquer aux envois pour lesquels des connaissements et des lettres de transport maritime traditionnels étaient utilisés et à ceux donnant lieu à l'établissement d'équivalents

électroniques de ces documents. Selon un avis largement partagé, également, les chartes-parties traditionnelles, les contrats de tonnage conclus en dehors de services réguliers de transport, les contrats d'affrètement d'espaces conclus dans le cadre de services réguliers de transport et les contrats de remorquage et de transport de colis lourds devraient être exclus du champ d'application du projet d'instrument. La majorité des délégations était favorable à l'approche contractuelle. On a toutefois estimé qu'il serait possible de parvenir à un compromis en combinant les approches commerciale, contractuelle et documentaire. On pourrait également prendre en compte, pour définir le champ d'application obligatoire du projet d'instrument, d'autres facteurs tels que la question de savoir si un contrat avait ou non été librement négocié et celle de savoir si certaines dispositions du projet d'instrument devraient toujours être impératives.

90. Le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait prier un groupe de rédaction informel d'élaborer une disposition relative au champ d'application en se fondant sur les points de vues exposés au paragraphe ci-dessus et en tenant compte, en tout état de cause, du texte du projet d'article 2-3 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 (voir par. 105 à 109 ci-dessous).

Tiers

91. Il a été rappelé que le Groupe de travail était convenu d'aborder, dans le deuxième volet de son analyse de la liberté contractuelle, le caractère impératif du projet d'instrument en ce qui concerne la protection des tiers qui détenaient des droits en vertu de ses dispositions (A/CN.9/544, par. 81). Le Groupe de travail a été saisi d'un projet de texte relatif aux tiers, à savoir le paragraphe 4 de l'article 2 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36, lequel exigeait l'émission d'un document de transport négociable ou d'un enregistrement électronique négociable. Deux variantes, libellées comme suit, ont également été proposées:

“Variante 1: Nonobstant le paragraphe 1, les dispositions du présent instrument s'appliquent à un document de transport ou à un enregistrement électronique émis en vertu d'une charte-partie, d'un contrat d'affrètement, d'un contrat de tonnage ou d'une convention similaire dans la mesure où ce document de transport ou cet enregistrement électronique régit la relation entre le transporteur et toute personne désignée comme étant l'expéditeur ou le destinataire ou toute personne qui en est le détenteur, à condition que cette personne ne soit ni l'affréteur ni une autre partie au contrat mentionné au paragraphe 1.

Variante 2: Nonobstant le paragraphe 1, les dispositions du présent instrument s'appliquent entre le transporteur et un tiers auquel elles confèrent des droits ou des obligations à l'égard du transporteur, à condition que cette personne ne soit ni l'affréteur ni une autre partie au contrat mentionné au paragraphe 1.”

92. Il a été indiqué au Groupe de travail que ces variantes posaient le principe selon lequel les tiers devaient être impérativement protégés dans le projet d'instrument sans que cette protection doive pour autant être liée à un quelconque document de transport négociable, tel qu'un connaissement. La variante 1 exigeait encore un lien entre le tiers et un document ou un enregistrement électronique mais non plus la négociabilité de ce document ou enregistrement, alors que la variante 2

ne faisait référence à aucun type de document de transport ou d'enregistrement électronique.

Définition de la catégorie des “tiers”

93. Selon un avis, la variante 2 offrait une plus grande protection aux tiers. Toutefois, on a craint qu'elle n'ait une portée trop large et que cette protection ne soit étendue involontairement à d'autres parties, telles qu'un assureur ou un créancier. On a également exprimé la crainte, à propos de cette variante, que les mots “des droits ou des obligations à l'égard du transporteur” ne permettent d'imposer des obligations aux tiers. La variante 1 a été appuyée au motif qu'elle exigeait un lien entre le tiers et un document ou un enregistrement électronique et précisait plus clairement qui pouvait se prévaloir de cette disposition. Une autre proposition, qui a reçu un certain soutien, était de ne faire entrer dans la catégorie des tiers que les expéditeurs, les destinataires, les parties contrôlantes, les porteurs, les personnes mentionnées dans le projet d'article 31 et la “partie à aviser”. Il a été ajouté que les catégories des expéditeurs, destinataires et porteurs pouvaient englober les parties contrôlantes et la “partie à aviser”, ces dernières n'ayant donc pas à être expressément incluses.

Question de savoir si la protection doit ou non se fonder sur un document, voire sur un document négociable

94. Selon une opinion, qui a été appuyée, l'absence de lien entre l'identité du tiers et un document rendrait difficile la délimitation de la catégorie et risquait d'obliger le transporteur à identifier lui-même les tiers, ce qui constituait une lourde tâche. Il a été dit en outre que les relations entre le transporteur et les tiers devraient être régies par des règles impératives qui permettraient de normaliser le contenu du document ainsi que de réduire le coût des opérations et en particulier du crédit documentaire. On a émis l'opinion que le bénéfice d'une telle protection obligatoire ne pourrait pas être étendu à des tiers en l'absence d'un document ou d'un enregistrement électronique. On a estimé également que les tiers devaient se fonder sur certains documents pour pouvoir prétendre à une protection. Toutefois, a-t-on déclaré, seuls les documents ou enregistrements électroniques transférant des droits devraient exiger la protection des tiers, car les parties pouvaient par ailleurs négocier leur propre protection dans le contrat de vente et d'autres arrangements commerciaux. On a évoqué la possibilité d'appliquer également ce raisonnement aux bénéficiaires du droit de contrôle lorsque aucun document n'était émis et, en tout état de cause, de garder cette question à l'esprit lors des débats ultérieurs sur le droit de contrôle.

Autres aspects à prendre en considération

95. Il a été rappelé que le Groupe de travail devrait prendre en considération la question des tiers lorsqu'il déterminerait quelles dispositions du projet d'instrument seraient impératives, de sorte que leur protection ne soit pas illusoire. Il a été dit, en outre, que d'autres tiers pourraient prétendre à une protection dans le projet d'instrument et que la catégorie des tiers ne devait pas encore être considérée comme close. De plus, a-t-on estimé, il fallait faire preuve de prudence lorsqu'on octroyait à des tiers des droits fondés sur des documents autres que des titres représentatifs. Enfin, a-t-on déclaré, le terme “tiers” devait avoir la même

signification que dans les dispositions concernant les accords de services réguliers de transport maritime et dans les chartes-parties.

Conclusions du Groupe de travail sur la question des tiers

96. Le Groupe de travail est convenu:

- Que les tiers devraient être protégés dans le projet d'instrument;
- Que ces tiers devraient être identifiés sur la base de documents suivant l'approche proposée dans la variante 1;
- Que la catégorie des tiers pouvant prétendre à une protection devrait être clairement définie mais ne devrait pas encore être considérée comme close;
- Que le Groupe de travail devrait tenir compte de la protection des tiers lorsqu'il déterminerait quelles dispositions du projet d'instrument seraient impératives;
- Que le terme "tiers" devrait avoir la même signification que dans les autres dispositions du projet d'instrument, en particulier lorsqu'il était employé dans des dispositions relatives aux accords de services réguliers de transport maritime et aux chartes-parties.

Projet d'article xx. Accords de services réguliers de transport maritime

97. Il a été rappelé que le Groupe de travail était convenu que le troisième aspect qu'il aborderait dans son analyse de la liberté contractuelle serait l'application du projet d'instrument aux accords de services réguliers de transport maritime (voir A/CN.9/WG.III/WP.42 et A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 18 à 29 et 34 et 35), mentionnés précédemment à sa douzième session (voir A/CN.9/544, par. 78).

Présentation de la proposition

98. La disposition sur les accords de services réguliers de transport maritime a été présentée au Groupe de travail. Il a été dit que ces accords, qui seraient régis en principe par le projet d'instrument, mais auxquels certaines de ses dispositions pourraient ne pas être appliquées dans certaines conditions, iraient dans le sens des objectifs du projet d'instrument en apportant une solution souple correspondant à la pratique du marché qui satisferait également les besoins futurs du secteur. Il a été indiqué que le projet d'article xx, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.42, visait à réaliser un équilibre prudent entre les intérêts des chargeurs, des transporteurs et des intermédiaires, ainsi qu'à protéger les parties plus faibles. Il a été ajouté que ces objectifs étaient atteints notamment en adoptant comme principes l'égalité de traitement des transporteurs non exploitants et exploitants de navires, la transparence concernant la dérogation, la dérogation librement et mutuellement négociée, l'objectivité, l'application automatique du projet d'instrument en l'absence de dérogation expresse, et la protection des tiers.

Débat général

99. Le Groupe de travail a examiné la proposition relative aux accords de services réguliers de transport maritime et a noté qu'elle avait pour principal effet d'autoriser les transporteurs à déroger au projet d'instrument, ce qui constituerait une exception

majeure au régime obligatoire de ce dernier. Il a été dit que cela pouvait être particulièrement préoccupant étant donné l'important volume d'échanges sur lesquels porteraient ces accords. Il a été suggéré de définir plus largement les accords de services réguliers comme des contrats de tonnage en vue du transport futur d'une certaine quantité de marchandises pendant une période donnée sous la forme d'expéditions successives sur des navires de ligne, caractéristique bien connue du secteur.

100. Quelques préoccupations d'ordre général ont été exprimées en ce qui concerne les accords de services réguliers de transport maritime. Il a été estimé qu'il ne devrait pas être possible, pour les parties à de tels accords, de renoncer par contrat à certaines dispositions impératives du projet d'instrument. Il a aussi été déclaré que l'introduction d'un régime spécial pour ces accords risquait de créer des problèmes de concurrence. Il a été estimé, cependant, que la pratique commerciale montrait que tant les transporteurs que les chargeurs pouvaient, dans le cadre d'accords de services réguliers de transport maritime, obtenir des avantages commerciaux en dérogeant au régime de responsabilité standard et que, de surcroît, la plupart des réclamations relatives aux marchandises étaient le fait de tiers qui ne seraient pas touchés par une telle dérogation convenue entre des parties à un accord de services réguliers de transport maritime. Des inquiétudes ont également été exprimées en ce qui concerne la protection des petits chargeurs qui, du fait de leur faible pouvoir de négociation, risquaient d'être victimes d'abus potentiels de la part des transporteurs par le biais d'accords de services réguliers de transport maritime. Il a été dit, cependant, que dans la pratique commerciale actuelle, les petits chargeurs préféraient généralement recourir à des accords de fret, qui n'étaient pas des contrats de transport mais garantissaient un fret maximum sans spécifier de volume, plutôt que de conclure des contrats de tonnage, et que l'attrait d'accords de fret combinés aux forces du marché réduirait le risque d'exposition à des abus commis par des transporteurs dans le cadre du régime proposé d'accords de services réguliers de transport maritime. La proposition tendant à insérer dans le projet d'instrument des dispositions relatives à ces accords a été largement appuyée sous réserve qu'il soit tenu compte, entre autres, des préoccupations susmentionnées.

Définition des accords de services réguliers de transport maritime

101. Il a été estimé que la définition des accords de services réguliers de transport maritime figurant aux paragraphes 2 et 3 du projet d'article xx était excessivement précise. En réponse, il a été dit que cette précision avait pour but de faire en sorte que toute dérogation aux dispositions du projet d'instrument ne soit pas accidentelle ou involontaire. Il a en outre été fait remarquer que l'obligation faite aux transporteurs de fournir "un service qu'ils n'étaient pas déjà tenus impérativement d'assurer" était relativement vague et risquait de donner lieu à des abus de la part de transporteurs qui souhaiteraient contourner les dispositions impératives du projet d'instrument en l'absence de tout critère concernant la signification du service supplémentaire. On s'est en outre inquiété de l'utilisation de l'expression "négocié mutuellement", qui pourrait poser des problèmes pour ce qui est de prouver la liberté contractuelle effective des parties. Une proposition tendant à lever cette difficulté en obligeant le transporteur à prouver le consentement effectif du chargeur a bénéficié d'un certain soutien. En réponse, cependant, il a été estimé que, étant donné la nature des accords de services réguliers de transport maritime, les parties à

ces accords étaient des professionnels expérimentés capables de comprendre la signification de leurs actes sans garanties procédurales supplémentaires.

Compétence

102. L'un des aspects de la proposition relative aux accords de services réguliers de transport maritime consistait en ce que, dans l'intérêt de la sécurité commerciale, la disposition relative au choix obligatoire du for devrait être étendue aux tiers qui étaient informés par écrit, sous réserve que plusieurs conditions soient réunies, telles que l'existence d'un rapport raisonnable avec le for choisi (voir A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 35 et A/CN.9/WG.III/WP.42, note 3). Des réserves ont été exprimées à l'égard de cette proposition en raison, notamment, de la proposition tendant à appliquer la disposition relative au for à des tiers non parties à l'accord, de la sensibilité de cette question et de la nécessité de la traiter dans un instrument international, compte tenu en particulier de la jurisprudence relative à l'extension à des tiers des clauses attributives de compétence.

Transport multimodal

103. Des inquiétudes ont été exprimées quant aux effets du régime proposé d'accords de services réguliers de transport maritime sur le système à réseau régissant le transport multimodal. Il a été avancé que le texte proposé ne portait pas atteinte au fonctionnement du système à réseau prévu à l'article 8 du projet d'instrument, les arrangements contractuels ne pouvant pas déroger aux clauses de responsabilité obligatoire des conventions relatives au transport unimodal. Il a aussi été fait remarquer, cependant, que le projet d'article sur les accords de services réguliers de transport maritime ne décrivait pas le rapport entre le régime contractuel et le droit interne impératif, ce qui pourrait créer des ambiguïtés.

Conclusions du Groupe de travail quant au projet d'article xx

104. Après un débat, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il n'était pas opposé à ce que soit insérée dans le projet d'instrument une disposition relative aux accords de services réguliers de transport maritime, sous réserve que soient clarifiées les questions concernant l'application du projet d'instrument aux contrats de tonnage en général;
- Qu'il faudrait prêter une attention particulière à la définition de ces accords de services réguliers de transport maritime et à la protection des intérêts des petits chargeurs et des tiers, et examiner plus avant la question de savoir quelles dispositions du projet de convention, si tant est qu'il y en ait, devraient être impérativement applicables à ces accords;
- Qu'il faudrait également rechercher quel serait l'emplacement optimal dans le projet d'instrument d'une disposition relative aux accords de services réguliers de transport maritime;
- D'inviter les auteurs de la proposition initiale concernant les accords de services réguliers de transport maritime à améliorer la définition de ces accords en collaboration avec les autres délégations intéressées.

Nouveau texte des dispositions relatives au champ d'application

105. Comme l'a demandé le Groupe de travail (voir par. 83 à 96 ci-dessus), un groupe de rédaction informel composé d'un certain nombre de délégations a élaboré un nouveau texte pour les dispositions relatives au champ d'application. Ce nouveau texte, a-t-on dit au Groupe de travail lorsqu'il lui a été présenté, appliquait une approche "hybride" incorporant des éléments des trois approches possibles. Il reposait sur le large consensus exprimé par le Groupe de travail et exposé aux paragraphes 83 à 96 ci-dessus, et s'inspirait du projet de paragraphe a) de l'article 1^{er} ainsi que du projet d'article 2 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36. Le texte proposé au Groupe de travail pour examen était le suivant:

"Article premier

a) Le terme 'contrat de transport' désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises d'un lieu à un autre. Cet engagement doit prévoir le transport par mer et peut prévoir le transport par d'autres modes avant ou après le transport par mer. [Un contrat qui prévoit une possibilité de transporter les marchandises par mer est considéré comme un contrat de transport, à condition que les marchandises soient effectivement transportées par mer.]

[...] Le terme 'service régulier' désigne un service de transport maritime:

- i) Offert au public par voie de publicité ou autrement; et
- ii) Assuré sur une base régulière entre des ports spécifiés conformément à des horaires ou des dates de départ annoncés.]

[...] Le terme 'service non régulier' désigne tout service de transport maritime qui n'est pas un service régulier.]

Article 2

1. Sous réserve des articles 3 à 5, le présent instrument s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception [contractuel] et le lieu de livraison [contractuel] sont situés dans des États différents, et le port de chargement [contractuel] et le port de déchargement [contractuel] sont situés dans des États différents, lorsque:

a) Le lieu de réception [contractuel] [ou le port de déchargement [contractuel]] est situé dans un État contractant, ou

b) Le lieu de livraison [contractuel] [ou le port de déchargement [contractuel]] est situé dans un État contractant, ou

c) [Le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels [prévus par le contrat] et est situé dans un État contractant, ou]

d) Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat.

[Les références aux lieux et ports [contractuels] désignent les lieux et ports prévus par le contrat de transport ou dans les données du contrat.]

[2. Le présent instrument s'applique quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.]

Article 3

1. Le présent instrument ne s'applique pas

a) Sous réserve de l'article 5, aux chartes-parties, qu'elles portent ou non sur des services réguliers;

b) Sous réserve de l'article 4, aux contrats de tonnage, contrats d'affrètement et contrats similaires prévoyant le transport de marchandises par expéditions successives, qu'ils portent ou non sur des services réguliers; et

c) Sous réserve du paragraphe 2, aux autres contrats portant sur des services non réguliers.

2. Le présent instrument s'applique aux contrats de transport portant sur des services non réguliers en vertu desquels le transporteur émet un document de transport ou un enregistrement électronique qui

a) Atteste la réception des marchandises par le transporteur ou par une partie exécutante; et

b) Atteste ou contient le contrat de transport,

sauf dans la relation entre les parties à une charte-partie ou à une convention similaire.

Article 4

Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, le présent instrument s'applique à chaque expédition conformément aux règles prévues aux articles 2, 3-1 a), 3-1 c) et 3-2.

Article 5

Si un document de transport ou un enregistrement électronique est émis en vertu d'une charte-partie ou d'un contrat visé à l'article 3-1 c), ce document de transport ou cet enregistrement électronique doit être conforme aux dispositions du présent instrument et les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment où il régit la relation entre le transporteur et la personne ayant des droits en vertu du contrat de transport, à condition que cette personne ne soit pas un affréteur ou une partie au contrat en vertu de l'article 3-1 c)."

106. Il a été dit au Groupe de travail que le groupe de rédaction informel n'avait pas eu suffisamment de temps pour examiner les accords de services réguliers de transport maritime ni les projets d'articles 88 et 89. De plus, la définition remaniée, à l'article premier, du terme "contrat de transport" n'avait pas été modifiée en substance par rapport au texte original figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36, mais visait à déplacer l'exigence du parcours maritime international à l'article 2 de la nouvelle version. Il a été proposé d'inclure des définitions de "service régulier" et "service non régulier" dans la section de l'article premier relative aux définitions. Il a été dit au Groupe de travail que l'article 2 de la

nouvelle version reprenait en grande partie le texte du projet d'article 2 original, si ce n'est que l'on avait ajouté une "double" obligation internationale (à la fois pour l'ensemble du contrat de transport et pour le voyage par mer lui-même), employé le mot "contractuel", entre crochets, pour préciser la définition des termes, et placé le paragraphe 2 entre crochets. Le projet d'article 1^{er}-3 de la version remaniée visait à faire pendant à la clause d'exclusion de l'article 2-3 original, en traitant d'abord des chartes-parties, puis des contrats de tonnage, des contrats d'affrètement et des contrats similaires, l'alinéa c) de la nouvelle version représentant une tentative d'aider à identifier lesdits "contrats similaires". Le projet d'article 3-2 de la nouvelle version reprenait ensuite les éléments combinés de la définition du terme "document de transport" figurant dans le projet d'article 1^{er} k) du projet d'instrument pour faire entrer dans le champ d'application du projet d'instrument certains contrats concernant des services non réguliers qui ne devraient pas être exclus. Il a été dit au Groupe de travail que l'article 3 de la nouvelle version, même s'il était compliqué, avait pour but de faire en sorte que les opérations visées par les Règles de La Haye et de La Haye-Visby continuent d'être couvertes par le projet d'instrument. L'article 4 de la nouvelle version, quant à lui, était analogue en substance au projet d'article 2-5 initial. Enfin, il a été dit que le projet d'article 5 de la nouvelle version avait pour but d'assurer aux tiers une protection dans le sens du projet d'article 2-4 original, mais que l'on avait adopté ici l'approche du "document non négociable" exposée plus haut au paragraphe 94.

107. Bien que le Groupe de travail ait convenu que la nouvelle version du texte devrait encore être examinée et discutée avant que des positions précises puissent être adoptées à son sujet, un certain nombre d'observations générales ont été faites. On s'est demandé si la nouvelle version traitait de façon satisfaisante la question de l'internationalité de la partie maritime du transport. Il a été dit que le nouveau texte exigeait en fait une "double" internationalité, en ce sens que le nouveau projet d'article 2-1 exigeait que le lieu de réception et le lieu de livraison soient situés dans des États différents, de même que le port de chargement et le port de déchargement.

108. On s'est demandé également si la nouvelle version du texte devrait préciser ce que l'on entendait à l'alinéa 2 b) par les termes "contrats de tonnage" et "contrats d'affrètement". Il a été suggéré d'en donner une définition, de manière à en assurer une interprétation cohérente par les tribunaux. À cet égard, il a été noté que l'alinéa 2 b) remanié avait pour but d'aider à normaliser l'interprétation de ces termes en indiquant que les "contrats similaires" prévoyaient "le transport de marchandises par expéditions successives, qu'ils portent ou non sur des services réguliers". Quelques hésitations ont été exprimées quant à l'inclusion d'une définition plus précise de ces termes, compte tenu en particulier de leur usage divers dans différents pays.

109. Le Groupe de travail est convenu que la nouvelle version représentait un texte solide sur lequel s'appuyer pour des discussions futures sur le champ d'application, après de nouvelles réflexions et consultations.

Compétence

Débat général

110. Le Groupe de travail a entrepris d'examiner le projet de chapitre 15 relatif à la compétence figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, qui comprenait une variante A et une variante B, notant que la différence entre les deux variantes tenait à l'insertion, dans la variante A, du projet d'article 75 relatif aux actions en instance (*lis pendens*) (voir ci-après, par. 142 à 144). Il s'est vu présenter oralement un rapport succinct du groupe informel de consultation chargé de poursuivre les débats entre les sessions du Groupe de travail (voir A/CN.9/552, par. 167, et par. 11 et 82 ci-dessus). Il a été informé que le groupe informel de consultation avait procédé à un échange de vues non seulement sur les dispositions du projet de chapitre 15, mais aussi sur les grands principes sous-tendant la nécessité d'insérer, dans le projet d'instrument, des dispositions relatives à la compétence et sur la forme que ces dispositions pourraient prendre.

111. Globalement, le Groupe de travail s'est déclaré favorable à l'insertion d'un chapitre relatif à la compétence. Selon certains avis, la question de la compétence devrait être laissée entièrement au choix des parties au contrat de transport. En outre, on a craint que des négociations dans ce domaine complexe n'empêchent finalement de parvenir à un consensus sur les dispositions du projet d'instrument ou que des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg, comme c'était le cas actuellement dans le projet d'instrument, ne créent des obstacles pour les États qui souhaiteraient ratifier l'instrument. On s'est également demandé s'il faudrait, dans l'éventualité où le Groupe de travail conviendrait d'insérer un chapitre sur la compétence, supprimer l'alinéa d) du projet d'article 2-1 relatif au champ d'application du projet d'instrument (voir A/CN.9/WG.III/WP.36, note de bas de page 18).

112. Le Groupe de travail a été informé que la Communauté européenne disposait, en matière de compétence, de règles communes énoncées dans le Règlement I de Bruxelles (Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire et la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale), mais que cela n'empêcherait pas ses membres de négocier dans le projet d'instrument des règles qui y dérogeraient, au besoin.

Conclusions du Groupe de travail

113. Après un débat, le Groupe de travail est convenu d'insérer dans le projet d'instrument un chapitre relatif à la compétence.

Projet d'article 72

Compétence limitée aux États contractants

114. L'avis selon lequel la référence à une action "devant un tribunal" était trop large et qu'il faudrait la restreindre en insérant les mots "d'un État contractant" a bénéficié d'un large soutien. Dans le même ordre d'idée, on s'est interrogé sur le point de savoir s'il était approprié d'utiliser, comme on le faisait dans le chapeau du projet d'article 72, la législation nationale pour définir le tribunal compétent. À cet égard, il a été fait référence à l'article 33-1 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ("Convention de

Montréal”), dont il a été dit qu’elle permettait le recours aux tribunaux tant nationaux qu’internationaux pour déterminer la compétence. Cependant, l’avis selon lequel le recours à la législation nationale était approprié et non inhabituel dans les conventions relatives aux transports a bénéficié d’un certain soutien.

Conclusions du Groupe de travail

115. Après un débat, le Groupe de travail est convenu d’ajouter, dans le chapeau du projet d’article 72, le membre de phrase “d’un État contractant” après les mots “devant un tribunal”.

Parties auxquelles les règles devraient s’appliquer

116. Bien que plusieurs intervenants aient dit que les dispositions relatives à la compétence devraient couvrir toutes les questions contractuelles, le Groupe de travail a poursuivi ses délibérations en partant du principe que les dispositions du projet d’article 72 formaient une base appropriée de discussion s’agissant de la compétence pour connaître d’actions intentées contre le transporteur contractant par le titulaire d’un droit sur les marchandises. Il a été estimé, cependant, qu’en cas d’actions contre la partie exécutante maritime, les facteurs de rattachement servant à définir la compétence à l’encontre du transporteur contractant, tels qu’énoncés actuellement dans le projet d’article 72, ne seraient pas appropriés. En outre, il a été avancé qu’il faudrait, pour au moins deux types de parties exécutantes maritimes, énoncer des facteurs de rattachement différents pour que la compétence pour connaître d’actions intentées contre elles soit raisonnable: la compétence pour connaître d’actions intentées contre le manutentionnaire ou l’exploitant de terminal devrait probablement être limitée à leur établissement principal ou au lieu de prestation du service, tandis que celle pour connaître d’actions intentées contre le transporteur maritime pourrait sans doute être raisonnablement fixée au port de chargement ou au port de déchargement. Cet avis a bénéficié d’un certain soutien.

Conclusions du Groupe de travail

117. Après un débat, le Groupe de travail est convenu que:

- La liste de facteurs de rattachement figurant dans le projet d’article 72 ne serait appropriée que dans le cas d’actions intentées par le titulaire d’un droit sur les marchandises contre le transporteur contractant;
- Les actions intentées contre la partie exécutante maritime devraient être soumises à des facteurs de rattachement différents.

“demandeur”

118. Il a été estimé que le terme “plaintiff” utilisé actuellement dans la version anglaise du chapeau du projet d’article 72 pour décrire la personne ayant le droit d’élire un for n’était peut-être pas approprié. À cet égard, il a été noté qu’un transporteur contestant une réclamation pour perte ou endommagement de marchandises pourrait effectivement éviter d’être assigné devant le tribunal choisi par le demandeur en intentant lui-même une action en déclaration de non-responsabilité. Pour empêcher cela, il a été proposé que le terme utilisé dans le chapeau énonce clairement que l’élection de for devrait être réservée au titulaire d’un droit sur les marchandises. Il a été avancé qu’on pourrait, à cette fin, remplacer

le terme anglais “plaintiff” par le terme “claimant” et définir, en français, le terme “demandeur” comme étant, par exemple, “la personne qui intente l’action contre le transporteur”.

Conclusions du Groupe de travail

119. Après un débat, le Groupe de travail est convenu de remplacer le terme anglais “plaintiff” par un terme plus approprié indiquant clairement qu’il se référait au “titulaire d’un droit sur les marchandises” et non au transporteur.

Concours d’actions – Concentration de procès dans un même for

120. On s’est interrogé sur le fait de savoir s’il faudrait que le chapitre relatif à la compétence prévoie que plusieurs procès liés au même incident seront concentrés dans un for unique. On n’est parvenu, sur ce point, à aucun accord précis, mais il a été suggéré qu’en insérant, dans le projet d’article 72 (voir ci-après par. 128), le port de chargement et le port de déchargement comme facteurs de rattachement, on pourrait aider à fournir un point commun évident et essentiel sur lequel de nombreux titulaires d’un droit sur les marchandises choisiraient logiquement de fonder la compétence. Certains ont déclaré préférer des règles qui faciliteraient la concentration de procès dans un même for plutôt qu’une règle précise qui serait rédigée à cet effet. Il a aussi été avancé que le Règlement I de Bruxelles contenait une règle qui pourrait être instructive à cet égard.

Conclusions du Groupe de travail

121. Le Groupe de travail n’est pas parvenu, sur ce point, à un accord précis.

Alinéa a) Établissement principal ou résidence habituelle

122. Globalement, le Groupe de travail a approuvé le texte de l’alinéa a). Il a été fait remarquer qu’alors que l’alinéa a) se référait à l’établissement principal du défendeur, l’article 34 du projet d’instrument (données du contrat) n’exigeait que le nom et l’adresse du transporteur. On a demandé s’il fallait considérer que cette information indiquait l’établissement principal, ou s’il fallait clarifier cette prescription. Il a été avancé que l’on pourrait, dans l’éventualité où l’on supprimerait l’alinéa b), clarifier le texte de l’alinéa a), peut-être en faisant référence au domicile légal du défendeur. La question de savoir si le domicile et l’établissement principal étaient véritablement différents ayant été posée, il a été fait mention de l’article 33 de la Convention de Montréal, qui se référait au “tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu”.

123. Compte tenu de ces délibérations, il a été convenu de placer les mots “l’établissement principal” entre crochets en vue d’en poursuivre l’examen et éventuellement d’en donner une définition, et d’insérer entre crochets, à la fin de cet alinéa, les mots “son domicile”.

Conclusions du Groupe de travail quant à l’alinéa a)

124. Après un débat, le Groupe de travail est convenu:

- De placer les mots “l’établissement principal” entre crochets;

- D’insérer entre crochets, à la fin de ce membre de phrase, les mots “son domicile”.

Alinéa b) Lieu du contrat

125. La proposition tendant à supprimer l’alinéa b) a bénéficié d’un vif soutien. Conformément aux notes de bas de page 223 et 30 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été convenu que, dans la pratique actuelle des transports, le lieu de conclusion d’un contrat de transport n’avait pas grand rapport avec son exécution et que, étant donné que le projet d’instrument n’opérait pas de distinction entre les contextes documentaire et électronique, ce lieu pourrait être difficile, voire impossible, à déterminer. Il a été avancé que la succursale par l’intermédiaire de laquelle le contrat était conclu pourrait continuer de faire office de facteur de rattachement pour les procès intentés à des parties autres que le transporteur contractant, et que l’on pourrait garder cela à l’esprit lors des futurs débats.

Conclusions du Groupe de travail quant à l’alinéa b)

126. Après un débat, le Groupe de travail est convenu:

- De supprimer l’alinéa b);
- De continuer à se demander, lors des futurs débats, si la succursale par l’intermédiaire de laquelle le contrat était conclu pourrait faire office de facteur de rattachement aux fins d’actions intentées contre des parties exécutantes maritimes.

Alinéa c) Lieu de réception ou de livraison

127. La proposition tendant à insérer le lieu de réception et le lieu de livraison comme facteurs de rattachement sur lesquels on puisse fonder une compétence a bénéficié d’un soutien général. On s’est inquiété de ce qu’on ne percevait pas clairement si les termes “lieu de réception ou le lieu de livraison” se réfèrent aux lieux contractuels ou réels de réception et de livraison. Il a été proposé de clarifier ce point.

128. Il a été proposé, conformément au paragraphe 30 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, d’indiquer deux lieux supplémentaires, à savoir le port de chargement et le port de déchargement. Cette insertion, a-t-il été avancé, était souhaitable si l’on voulait que tous les procès liés à un accident se déroulent dans le même for. Il a été estimé, cependant, que l’insertion de ces lieux supplémentaires risquait de créer des facteurs de rattachement excessivement larges, qui étaient inutiles et risquaient de compliquer les choses. Selon un avis, l’alinéa d), qui permettait au demandeur de choisir tout autre lieu, répondait à la nécessité éventuelle de prendre en considération d’autres lieux.

Conclusions du Groupe de travail quant à l’alinéa c)

129. Après un débat, le Groupe de travail est convenu:

- D’insérer entre crochets une référence au port de chargement et au port de déchargement;

- D’insérer entre crochets les mots “réel” et “contractuel” après le mot “lieu”, dans les deux cas.

Alinéa d) Lieu désigné dans le document de transport et dans les clauses de compétence

130. Trois avis se sont exprimés en ce qui concerne le projet d’alinéa d). Selon le premier avis, la compétence exclusive devrait être la règle principale, de sorte que l’alinéa d) représenterait la seule base de compétence et que le tribunal convenu dans le contrat de transport, qu’il fût ou non énuméré dans le projet d’instrument, serait le seul for applicable. L’avis selon lequel les parties commerciales devraient être libres d’élire le for a bénéficié d’un certain soutien, et il a été ajouté que cela serait un facteur de sécurité commerciale.

131. Selon un autre avis, l’alinéa d) devrait autoriser le choix exclusif du for par les parties contractantes, mais seulement si celles-ci choisissaient l’un des lieux énumérés aux alinéas a) et c). À titre d’illustration, il a été dit que les titulaires d’un droit sur les marchandises étaient des gens d’affaires avisés, mais qu’une liberté totale d’élection de for pourrait faire l’objet d’abus de la part du transporteur. Pour cette raison, il a été estimé que l’alinéa d) ne devrait autoriser qu’un choix de lieux ayant objectivement un rapport avec la transaction et situés dans un État contractant.

132. Selon un troisième avis, le for désigné dans le document de transport serait simplement considéré comme un for supplémentaire qui serait ajouté à la liste d’instances possibles proposées, dans le projet d’article, au titulaire d’un droit sur les marchandises. On a exprimé l’opinion que cette disposition permettait à celui-ci d’opérer un choix en sus des lieux énumérés actuellement aux alinéas a) et c), sans le contraindre à accepter le for spécifié dans la clause de compétence.

133. Le Groupe de travail n’est pas parvenu à s’entendre sur l’avis qui devrait prévaloir s’agissant des clauses attributives de compétence du contrat de transport.

Conclusions du Groupe de travail

134. Le Groupe de travail n’est parvenu à aucun accord spécifique, mais est convenu de poursuivre l’examen de la question compte tenu de ses délibérations.

Accords de services réguliers de transport maritime

135. Le Groupe de travail a ensuite été saisi d’une proposition (voir A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 34 et 35) tendant à insérer, s’agissant des accords de services réguliers de transport maritime, deux exceptions aux règles générales régissant la compétence énoncées à l’article 72. Il a été proposé de donner aux parties à un accord de services réguliers de transport maritime la possibilité de déroger aux dispositions du projet d’instrument, y compris à celles relatives à l’élection de for, et que le choix du for figurant dans l’accord soit exclusif. Il a été avancé que les conditions et critères à remplir pour prétendre à l’appellation d’accord de services réguliers de transport maritime protégerait de façon satisfaisante les parties au contrat. La seconde exception, qui était apparentée, serait la suivante: lorsque des parties à un accord de services réguliers de transport maritime désignaient un for pour les réclamations relatives aux marchandises, le choix de ce for devrait s’imposer aux tiers, à condition que ces derniers en aient été informés par écrit et que le lieu choisi ait un rapport raisonnable avec l’action

intentée. Il a été dit que, comme le choix du for constituait une importante source de prévisibilité pour les parties commerciales, il fallait que ce choix s'impose à des tiers dont les droits découlaient de l'accord en question. Il a été estimé, enfin, que cette approche pouvait être considérée comme un compromis entre les trois avis exprimés s'agissant des clauses attributives de compétence, en ceci que le choix du for, dans les accords de services réguliers de transport maritime, serait exclusif, mais qu'autrement, il faudrait recourir à la liste de lieux énumérés dans le projet d'instrument.

136. Le Groupe de travail n'a pas examiné en détail la proposition relative aux accords de services réguliers de transport maritime pour ce qui est de la compétence, bien qu'un certain nombre de considérations générales aient été exprimées au sujet de la nécessité, s'agissant de ces accords, d'inclure une clause attributive de compétence.

Projet d'article 73

137. Le Groupe de travail a examiné la variante A du projet d'article 73, qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32. On a fait observer qu'une partie de l'alinéa a) et la totalité de l'alinéa b) de l'article 21-2 des Règles de Hambourg avaient été omises par inadvertance et qu'il faudrait tenir compte de ces dispositions jusqu'à ce que cet oubli puisse être réparé.

Débat général

138. Des inquiétudes ont été exprimées à propos de l'insertion d'une disposition sur la saisie dans le chapitre du projet d'instrument consacré à la compétence. Le fait de baser la compétence sur le lieu de la saisie du navire pouvait, a-t-on estimé, compliquer considérablement les choses et risquait de créer des problèmes avec la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires ("les conventions régissant la saisie"). Il a également été déclaré que le fait de ne pas traiter dans le projet d'instrument la question de ses liens avec les conventions régissant la saisie pouvait être une source d'insécurité pour ce qui était de savoir si les clauses attributives de compétence de ces conventions pouvaient être invoquées dans le cas de demandes relevant du projet d'instrument. Ce point de vue a été appuyé, de même que l'idée d'examiner de plus près le lien entre le projet d'article 73 et les conventions en question avant que le Groupe de travail prenne une quelconque décision.

Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 73

139. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de mettre le projet d'article 73 entre crochets, en attendant d'étudier plus avant sa relation avec les conventions relatives à la saisie.

Projet d'article 74

140. Le Groupe de travail a examiné la variante A du projet d'article 74, qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32. Il a été expliqué que ce projet d'article constituait un compromis entre le titulaire d'un droit sur les marchandises et le transporteur, de sorte que le premier puisse choisir le lieu dans lequel engager une

action conformément au projet d'article 72 et que le second ne puisse refuser d'être attrait dans un des lieux énumérés. Le revers de la monnaie, toutefois, était que le projet d'article 74 limitait le choix du titulaire aux seuls lieux énumérés. On a par ailleurs exprimé la crainte que la deuxième phrase du projet d'article 74, qui se référait aux mesures provisoires ou conservatoires, ne crée des problèmes avec les conventions relatives à la saisie. Selon l'avis contraire, cette phrase était censée éviter toute interférence avec ces mesures et, de ce fait, ne devrait pas entrer en conflit avec les conventions en question. L'ensemble du Groupe de travail a approuvé le projet d'article 74.

Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 74

141. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de conserver le projet d'article 74 sous réserve d'examiner les effets de la deuxième phrase de cet article lorsqu'il étudierait la relation entre le projet d'article 73 et les conventions relatives à la saisie.

Projet d'article 75

142. Le Groupe de travail a examiné la variante A du projet d'article 75, qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32. À propos de la note de bas de page 222 du même document, il a été expliqué que la variante A contenait une disposition sur la litispendance, comme les Règles de Hambourg, alors que la variante B n'en contenait pas conformément à la décision qu'avait prise en 1999 le Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime. Il a été ajouté que le CMI avait examiné et approuvé cette décision à sa trente-huitième Conférence internationale tenue en juin 2004.

143. Il a été proposé – et cette proposition a été appuyée – de supprimer la variante A du projet d'article 75 et de se fonder, par conséquent, sur la variante B du chapitre 15 pour la suite des débats, étant donné qu'il serait extrêmement difficile de s'entendre sur une règle de litispendance, en raison de la complexité de la question et de la diversité des solutions adoptées dans ce domaine dans différents pays. Il a été demandé quel effet aurait la suppression de cette disposition du projet d'instrument. Selon un avis, la question de la litispendance serait régie par le droit national. Il a cependant été rétorqué que le droit national n'apporterait probablement pas de solution adéquate, car certains pays n'avaient pas de règles de litispendance internationale et d'autres ne reconnaissaient et n'exécutaient peut-être pas les jugements rendus en la matière. Bien que la suppression de la variante A du projet d'article 75 ait été appuyée, le Groupe de travail est convenu de conserver cette disposition entre crochets toutefois pour la suite des débats.

Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 75

144. Après discussion, le Groupe de travail est convenu de mettre la variante A du projet d'article 75 entre crochets pour la suite de ses débats.

Projet d'article 75 bis

145. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 75 bis, variante A, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32. On a appuyé l'opinion selon laquelle les circonstances décrites dans cette disposition, qui permettait aux

parties de se mettre d'accord sur le choix du for après la naissance d'un litige, différaient sensiblement des circonstances envisagées dans les clauses d'élection de for, qui survenaient avant toute perte ou tout dommage. De l'avis général, le principe énoncé au projet d'article 75 *bis*, variante A, était acceptable, mais il a aussi été fait observer que, si le Groupe de travail parvenait à un accord sur une disposition de compétence exclusive, ce projet d'article pourrait devenir redondant. En outre, les préoccupations suivantes ont été exprimées à propos de la clarté du texte du projet d'article.

“tout accord”

146. Des questions ont été soulevées quant à la forme de l'accord qui serait acceptable en vertu du projet de disposition. On s'est demandé en particulier si un accord exprès était nécessaire, ou si un accord implicite serait acceptable.

“conclu par les parties”

147. Des éclaircissements ont également été demandés sur le point de savoir si le terme “parties” dans cette disposition désignait les parties au contrat de transport ou bien les parties au litige découlant de la perte ou du dommage. On a appuyé l'opinion selon laquelle la disposition visait les parties au litige découlant de la perte ou du dommage, et non les parties au contrat de transport. Il a été suggéré que cette interprétation apparaisse clairement dans le texte de la disposition.

“après qu'un litige est né du contrat de transport”

148. Il a aussi été demandé si l'accord, en vertu du projet d'article, pouvait être conclu uniquement après l'engagement d'une procédure relative à la perte ou au dommage, ou s'il faisait référence au moment où la perte ou le dommage s'était produit. On a appuyé l'opinion selon laquelle l'intention était de faire référence aux accords conclus après la survenue de la perte ou du dommage. Selon un autre avis, le moment pertinent devrait être celui où les parties avaient connaissance de la perte ou du dommage. Le Groupe de travail est convenu de placer cette expression entre crochets en attendant une discussion plus approfondie.

Concours d'actions

149. Un certain soutien a été exprimé en faveur de l'opinion selon laquelle le problème des concours d'actions, dont il a été question de façon générale à propos de la compétence (voir ci-dessus par. 120 et 121) pouvait aussi se poser pour le projet d'article 75 *bis*, dans ce sens que des actions pouvaient être intentées en même temps à l'égard du transporteur contractant et des parties exécutantes maritimes, ce qui compliquait peut-être le problème de l'accord sur la compétence. Il a été suggéré de garder ce problème à l'esprit dans les discussions futures.

Conclusions du Groupe de travail sur le projet d'article 75 bis

150. Après discussion, le Groupe de travail est convenu:

- De placer entre crochets les termes “après qu'un litige est né du contrat de transport”, de manière à indiquer qu'il pouvait être nécessaire d'apporter des éclaircissements supplémentaires;

- D'examiner si d'autres éclaircissements étaient nécessaires en ce qui concerne la forme de l'accord requis et l'identité des parties.

Arbitrage

151. Le Groupe de travail a procédé à l'examen du chapitre 16 sur l'arbitrage figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, comprenant deux variantes A et B, la différence étant l'inclusion dans la variante A des projets d'articles 78 et 80 concernant respectivement le lieu de l'arbitrage et les dispositions obligatoires relatives à l'arbitrage. En ce qui concerne la note 225 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été dit au Groupe de travail que, conformément à l'approche adoptée dans les Règles de Hambourg, la variante A reproduisait les dispositions relatives à l'arbitrage de ces règles, tandis que la variante B était conforme à la décision prise en 1999 par le Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit maritime. Il a été dit au Groupe de travail que le CMI avait examiné cette décision à sa trente-huitième Conférence internationale en juin 2004; le principe exprimé dans le projet d'article 36 avait été approuvé, et bien qu'il y ait eu également un soutien en faveur du projet d'article 79, aucun consensus ne s'était dégagé concernant le chapitre sur l'arbitrage.

152. Le Groupe de travail a entendu un bref rapport du groupe de consultation informel établi pour poursuivre la discussion entre ses sessions (voir A/CN.9/552, par. 167 et par. 11, 82 et 110 ci-dessus). Il lui a été dit qu'un échange de vues avait eu lieu au sein de ce groupe à propos de l'inclusion de règles d'arbitrage dans le projet d'instrument et des divers aspects qui pourraient découler de ces règles.

Relation avec la pratique générale de l'arbitrage international

153. Il a été noté que le projet de chapitre 16 était repris des Règles de Hambourg, qui ont été rédigées en 1978, avant la large acceptation de normes uniformes pour l'arbitrage international. Il a été suggéré d'aligner le projet d'instrument, en particulier, sur la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international (la Loi type) et sur la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (Convention de New York de 1958), et de n'envisager de s'écarter de ces normes que pour des raisons précises tenant aux principes. Dans ce contexte, il a également été dit que trois points, en particulier, demandaient un examen attentif:

- Il pourrait être nécessaire de coordonner l'exigence, énoncée dans le projet d'article 76, d'une forme écrite pour les conventions d'arbitrage avec les travaux actuels de la CNUDCI sur l'article 7 de la Loi type, qui visait à libéraliser l'exigence en matière de forme;
- Il pourrait être nécessaire de coordonner l'exigence, énoncée au projet d'article 77, d'incorporation du pacte compromissaire dans le document de transport ou l'enregistrement électronique avec la norme générale d'arbitrage concernant l'incorporation par référence;
- Il pourrait être nécessaire de réexaminer le projet d'article 79, qui pourrait être interprété comme limitant la possibilité d'arbitrage *ex aequo et bono* (en justice et équité, c'est-à-dire en prévalant si nécessaire sur la stricte

primauté du droit) étant donné que dans certaines parties du monde un tel arbitrage est également pratiqué dans le domaine du droit maritime.

Débat général

154. L'avis a été exprimé que le principe de la liberté de recourir à l'arbitrage, qui était profondément ancré tant dans la Loi type que dans la Convention de New York, exigeait qu'aucune disposition sur l'arbitrage ne soit incluse dans le projet d'instrument. On a fait observer qu'il était largement fait usage de clauses d'arbitrage dans les services de transport non réguliers et que toute interférence avec la pratique existante de la liberté de recourir à l'arbitrage ne serait pas acceptée par les parties commerciales. On a dit aussi que les services de transport non réguliers, qui incorporaient souvent les règles de La Haye-Visby dans leurs chartes parties, ne seraient pas disposés à incorporer le projet d'instrument dans des chartes parties futures si ledit instrument contenait des règles sur l'arbitrage. On a ajouté que des procédures d'arbitrage étaient essentielles dans le commerce international, comme l'étaient les centres et les règles d'arbitrage existants, de sorte que l'inclusion de règles d'arbitrage dans le projet d'instrument risquait d'être une source d'insécurité commerciale. Cette opinion a été soutenue.

155. Selon un autre avis, toutefois, il serait utile de régler avec le degré de détail nécessaire les questions relatives à l'arbitrage, si possible dans le sens des Règles de Hambourg.

156. Une troisième position a été que le projet d'instrument devrait contenir uniquement des dispositions de base sur l'arbitrage, afin de ne pas perturber le régime de l'arbitrage international, tout en assurant cependant l'application des dispositions obligatoires du projet d'instrument. En particulier, on a dit qu'il ne faudrait pas que l'on puisse, simplement en choisissant de recourir à l'arbitrage, contourner les règles relatives à la compétence qui, comme en était convenu le Groupe de travail, étaient utiles pour prévenir les abus dans le projet d'instrument. Cette approche a également été appuyée. Dans le même ordre d'idées, il a été dit que la présence d'une clause compromissoire dans un contrat ne devrait pas empêcher le demandeur d'intenter une action dans les lieux visés dans le projet d'instrument, à une exception près: si l'un de ces lieux avait été choisi pour l'arbitrage, il ne pouvait pas y intenter une action mais uniquement recourir à l'arbitrage. Il avait la possibilité d'intenter une action dans les autres lieux.

Conclusions

157. Après le débat général, le Groupe de travail a décidé que:

- La totalité du chapitre 16 devrait être placée entre crochets;
- Les mots “par un accord constaté par écrit”, au projet d'article 76, devraient être placés entre crochets;
- Le projet d'article 79 devrait être placé entre crochets;
- Le secrétariat devrait être prié d'étudier les conflits éventuels entre le projet d'instrument et la pratique uniforme de l'arbitrage international, telle qu'elle est reflétée dans les instruments et les lois types de la CNUDCI;

- L'on devrait envisager de trouver une formule pour empêcher que les éventuelles règles impératives du projet d'instrument ne puissent être contournées par le recours à l'arbitrage.

III. Questions diverses

Commerce électronique

158. Il a été dit au Groupe de travail que, après avoir fini d'élaborer la Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques en 2001, la Commission avait demandé au Groupe de travail IV (Commerce électronique) d'examiner trois domaines dans lesquels des travaux pourraient être entrepris, à savoir: l'élaboration d'un instrument international sur des questions relatives aux contrats électroniques; la réalisation d'une étude détaillée des obstacles juridiques éventuels au développement du commerce électronique dans les conventions établissant des règles de droit uniforme et les accords commerciaux existants; et le traitement des problèmes posés par la négociabilité et le transfert de droits sur des biens meubles corporels.

159. Il a été indiqué que le Groupe de travail sur le commerce électronique avait conclu que la négociabilité et le transfert de droits étaient des questions juridiques sensibles qui exigeraient des solutions très spécifiques et que, de ce fait, le projet de convention ne devrait pas les aborder (A/CN.9/571, annexe). Il a été ajouté que le Groupe de travail sur le commerce électronique avait entrepris simultanément d'élaborer le projet de convention sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux et d'étudier les instruments internationaux existants, et qu'à sa quarante-quatrième session, il avait fini d'examiner ledit projet.

160. Il a été déclaré que ce projet de convention contenait deux dispositions qui intéressaient le Groupe de travail sur le droit des transports dans le cadre de ses travaux en cours. L'article 2-2 de ce projet excluait expressément tout "document (y compris un connaissement) ou instrument transférable donnant le droit au porteur ou au bénéficiaire de demander la livraison de marchandises ou le paiement d'une somme d'argent". Le projet d'article 19-2 prévoyait quant à lui que le projet de convention s'appliquait "aux communications électroniques se rapportant à la formation ou à l'exécution d'un contrat auquel s'applique une autre convention ou un autre traité ou accord international, sauf si cet État a déclaré qu'il ne sera pas lié par le présent paragraphe". Il a été noté que, nonobstant l'exclusion prévue au projet d'article 2-2, le projet d'article 19-2 risquait de faire entrer le contrat de transport, qui n'était pas en soi un titre représentatif, dans le champ d'application des dispositions du projet de convention. Le Groupe de travail a été invité à examiner les implications de cette disposition.

161. Il a également été indiqué que, si le Groupe de travail sur le commerce électronique n'avait pas encore eu la possibilité d'examiner de près le chapitre sur les communications électroniques et les dispositions connexes du projet d'instrument en cours d'élaboration, un certain nombre de délégations au sein de ce Groupe avaient fait part de leurs vues sur la question de manière informelle. Elles avaient notamment exprimé des inquiétudes à propos de la notion, employée dans le projet d'instrument, de "document de transport électronique négociable", car il était difficile d'assurer une équivalence fonctionnelle entre les titres représentatifs sur papier et leurs pendants électroniques et, en particulier, de garantir l'unicité des

enregistrements électroniques. D'autres aspects pouvant être étudiés plus avant étaient les dispositions sur l'authentification des communications entre les parties, compte tenu en particulier du caractère international du projet d'instrument.

162. Étant donné que les deux instruments abordaient des domaines complémentaires présentant un intérêt mutuel, il a été proposé, afin d'aider les deux Groupes de travail dans leur tâche, d'organiser une réunion informelle intersessions d'experts du commerce électronique et du droit des transports. Le Groupe de travail sur le droit des transports a accepté la proposition.

Dates des quinzième et seizième sessions

163. Le Groupe de travail a noté que sa quinzième session était prévue à New York du 18 au 28 avril 2005. Il a pris note avec satisfaction de la décision que la Commission avait prise à sa trente-septième session de lui allouer des sessions de deux semaines pour poursuivre ses travaux (voir A/59/17, par. 136).

164. Il a été noté que, sous réserve de l'approbation de la Commission à sa trente-huitième session, la seizième session du Groupe de travail se tiendrait à Vienne du 28 novembre au 9 décembre 2005 (voir A/59/17, par. 137).

Organisation des travaux futurs

165. Afin de structurer le débat sur les dispositions restantes du projet d'instrument, le Groupe de travail a adopté le programme provisoire ci-après pour ses deux prochaines sessions:

Quinzième session (New York, 18-28 avril 2005)

- Commerce électronique
- Documents de transport
- Droit de contrôle
- Transfert de droits
- Poursuite du débat sur la liberté contractuelle, y compris les accords de services réguliers de transport maritime et le champ d'application
- Poursuite du débat sur la compétence et l'arbitrage

Seizième session (Vienne, 28 novembre-9 décembre 2005, sous réserve d'approbation)

- Obligations du chargeur
- Livraison des marchandises
- Limites de responsabilité
- Droits d'action et délai pour agir
- Questions en suspens

Table ronde sur le commerce électronique, le droit de contrôle et le transfert de droits

166. Le Groupe de travail a noté l'initiative prise par plusieurs délégations de poursuivre les discussions entre les sessions au sein du groupe informel de consultation afin d'accélérer l'échange de vues, l'élaboration de propositions et l'émergence d'un consensus en vue d'une troisième et dernière lecture du projet d'instrument (voir A/CN.9/552, par. 167). Il a été indiqué que le groupe informel de consultation aborderait d'abord les questions qui devaient être examinées à New York au printemps 2005, et qu'il était prévu d'organiser une table ronde informelle sur le commerce électronique, le droit de contrôle et le transfert de droits à l'intention de tous les membres et observateurs intéressés les 24 et 25 février 2005, probablement à Londres. Il a également été indiqué que le groupe informel de consultation était ouvert à toutes les délégations et que les propositions étaient bienvenues dans toutes les langues officielles, celui-ci appliquant le principe du multilinguisme dans ses travaux. Il a en outre été noté que les travaux passés et futurs du groupe informel de consultation seraient archivés sur un site Web sécurisé, si le Groupe de travail le souhaitait.

Notes

¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, supplément n° 17 et correctif (a/56/17 et Corr.3), par. 345.*
