



# Assemblée générale

Distr.: Générale  
27 novembre 2006

Français  
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Quarantième session  
Vienne, 25 juin-12 juillet 2007

## **Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-huitième session (Vienne, 6-17 novembre 2006)**

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction .....	1-7	3
I. Décisions et délibérations .....	8	5
II. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] .....	9-279	5
Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport – Chapitre 9 ( <i>suite</i> ) .....	9-82	5
Projet d'article 39. Signature .....	10-13	5
Projet d'article 40. Carence des données du contrat .....	14-28	6
Projet d'article 41. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat .....	29-39	10
Projet d'article 42. Moyen raisonnable de vérification et bonne foi .....	40-44	12
Projet d'article 43. Présomption simple et preuve péremptoire .....	45-57	13
Version révisée du projet d'article 43. ....	58-68	17
Projet d'article 44. Force probante des réserves .....	69-73	20
Projet d'article 45. "Fret payé d'avance" .....	74-82	21



Obligations du chargeur – Chapitre 8 . . . . .	83-113	23
Projet d'article 31. Responsabilité du chargeur en cas de retard . . . . .	83-100	23
Propositions concernant la fixation d'une limite appropriée pour la responsabilité du chargeur en cas de retard . . . . .	101-113	28
Droits d'action – Chapitre 14 . . . . .	114-118	31
Délai pour agir – Chapitre 15 . . . . .	119-160	32
Projet d'article 69. Prescription des actions. . . . .	127-133	33
Projet d'article 70. Point de départ du délai de prescription . . . . .	134-143	35
Projet d'article 71. Prorogation du délai de prescription . . . . .	144-147	37
Projet d'article 72. Action récursoire . . . . .	148-152	38
Projet d'article 73. Demandes reconventionnelles . . . . .	153-155	39
Projet d'article 74. Actions contre l'affréteur coque nue . . . . .	156-157	39
Article supplémentaire éventuel concernant le désistement d'instance en vertu du projet d'article 80-2 . . . . .	158-160	39
Limitation de la responsabilité du transporteur – Chapitre 13 . . . . .	161-215	40
Projet d'article 64. Fondement de la limitation de la responsabilité . . . . .	162-180	40
Projet d'article 65. Responsabilité pour le préjudice causé par le retard. . . . .	181-194	45
Projet d'article 66. Déchéance du droit de limiter sa responsabilité . . . . .	195-204	48
Projet d'article 104. Modification des limites. . . . .	205-215	50
Relation avec d'autres conventions: projets d'articles 27, 89 et 90. . . . .	216-238	52
Débat général et projet d'article 27 . . . . .	216-228	52
Projet d'article 89. Instruments internationaux régissant d'autres modes de transport et projet d'article 90. Préséance sur des conventions antérieures . . . . .	229-235	56
Projet d'article 64. Fondement de la limitation de la responsabilité ( <i>suite</i> ) . . . . .	236-238	59
Avaries communes – Chapitre 18 . . . . .	239-244	59
Compétences – Chapitre 16. . . . .	245-266	60
Arbitrage – Chapitre 17. . . . .	267-279	65
III. Questions diverses . . . . .	280-281	71
Organisation des travaux futurs . . . . .	280-281	71

## 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 et la responsabilité du transporteur, la durée de cette responsabilité, les obligations du chargeur et les documents de transport<sup>1</sup>. Le Groupe de travail a commencé à examiner un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] à sa neuvième session, en 2002. On trouvera un historique actualisé de ce projet dans le document A/CN.9/WG.III/WP.71.

2. Le Groupe de travail III (Droit des transports), qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa dix-huitième session à Vienne du 6 au 17 novembre 2006. Ont assisté à cette session des représentants des États membres suivants: Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bélarus, Bénin, Brésil, Canada, Chili, Chine, Colombie, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Gabon, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Mexique, Nigéria, Pakistan, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie et Venezuela (République bolivarienne du).

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Bulgarie, Burkina Faso, Congo, Danemark, Finlande, Grèce, Indonésie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Lettonie, Malaisie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République démocratique du Congo, République dominicaine, Roumanie, Sénégal, Slovaquie, Ukraine et Yémen.

4. Ont en outre assisté à la session des observateurs des organisations internationales suivantes:

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

b) **Organisations intergouvernementales:** Commission européenne, Conseil de l'Union européenne et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF);

c) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par le Groupe de travail:** Association européenne des étudiants en droit (ELSA), Association of American Railroads (AAR), BIMCO, Center for International Legal Studies (CILS), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international (CMI), Conseil des chargeurs européens (ESC), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, International Multimodal Transport Association (IMMTA), Union internationale d'assurances transports et Union internationale des transports routiers (IRU).

5. Le Groupe de travail a élu les membres du 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 annoté et rectificatif (A/CN.9/WG.III/WP.71 et A/CN.9/WG.III/WP.71/Corr.1);
  - b) Un document sur les documents de transport et les enregistrements électroniques concernant le transport présenté pour information par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique à sa dix-septième session, mais dont l'examen n'avait pas été achevé à cette session (A/CN.9/WG.III/WP.62);
  - c) Un document sur la limitation de la responsabilité du transporteur dans le projet de convention présenté pour information par le Gouvernement chinois (A/CN.9/WG.III/WP.72);
  - d) Un document contenant en annexe les observations et les propositions de la Chambre internationale de la marine marchande, du BIMCO et de l'International Group of P&I Clubs concernant les questions inscrites à l'ordre du jour de la dix-huitième session du Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.73);
  - e) Un document sur la responsabilité du chargeur en cas de retard présenté par le Gouvernement suédois (A/CN.9/WG.III/WP.74);
  - f) Une note du secrétariat contenant une version révisée du chapitre 16 (Compétence) du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.75);
  - g) Un document sur les droits d'action et le délai pour agir dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] présenté, pour information par le Gouvernement japonais (A/CN.9/WG.III/WP.76);
  - h) Une proposition du Gouvernement des États-Unis d'Amérique relative à la procédure de modification des limites prévues dans le projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.77);
  - i) Une note du secrétariat sur la relation entre le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] et d'autres conventions (A/CN.9/WG.III/WP.78); et
  - j) Un document contenant une proposition de texte des Gouvernements italien et néerlandais relative à la disposition sur l'identité du transporteur dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (A/CN.9/WG.III/WP.79).
7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après:
  1. Élection du Bureau.
  2. Adoption de l'ordre du jour.
  3. Élaboration d'un projet de convention 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 de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] ("le projet de convention") en se fondant sur le texte figurant dans les annexes d'une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.56) et a étudié divers textes révisés et propositions, notamment la proposition de la Chambre internationale de la marine marchande, du BIMCO et de l'International Group of P&I Clubs concernant les questions inscrites à l'ordre du jour de la dix-huitième session du Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.73); la version révisée du chapitre 16 (Compétence) du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.75); la proposition du Gouvernement des États-Unis d'Amérique relative à la procédure de modification des limites prévues dans le projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.77); la proposition des Gouvernements italien et néerlandais relative à la disposition sur l'identité du transporteur dans le projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.79). Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée d'un certain nombre de dispositions en tenant compte des délibérations et des conclusions du Groupe de travail, qui sont résumées dans la section II ci-après.

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

### **Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport – Chapitre 9 (suite)**

9. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet de chapitre 9 sur les documents de transport et les enregistrements électroniques concernant le transport remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 216 à 233), mais que, faute de temps, celui-ci avait été interrompu jusqu'à la session en cours. Il a également été rappelé que son examen complet le plus récent de ce sujet remontait à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 24 à 61) et qu'une proposition écrite relative à l'identité du transporteur dans le projet d'article 40-3 lui avait été présentée pour examen à la présente session (voir A/CN.9/WG.III/WP.79). Pour son examen des dispositions du chapitre 9, le Groupe de travail s'est fondé sur le texte figurant dans les annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56, le texte des dispositions dans le document A/CN.9/WG.III/WP.62 reprenant celui du projet de convention actuel figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, sans modifications.

### **Projet d'article 39. Signature**

10. Le Groupe de travail a examiné le projet d'article 39 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et reproduit au paragraphe 19 du document

A/CN.9/WG.III/WP.62. Il a été rappelé qu'il l'avait jugé acceptable quant au fond à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 32) et que la seule modification qui lui avait été apportée depuis concernait le paragraphe 2, dans un souci d'harmonisation avec les changements apportés au projet de convention à propos de la communication électronique (voir A/CN.9/576, par. 201 à 205).

11. Le Groupe de travail a été informé qu'à l'occasion des consultations informelles sur le projet d'article 39, on avait indiqué qu'il souhaiterait peut-être examiner si le projet de convention devrait contenir une définition de la signature, s'inspirant par exemple de celle contenue à l'article 14-3 des Règles de Hambourg ou à l'article 5 k) de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux (voir A/CN.9/WG.III/WP.62, par. 22). L'inclusion d'une telle définition n'a bénéficié d'aucun appui au sein du Groupe de travail. On a fait valoir qu'elle était inutile et que l'on pourrait déterminer en quoi consistait une signature selon les besoins commerciaux concrets.

12. La proposition d'ordre rédactionnel (voir A/CN.9/WG.III/WP.62, par. 24) visant à supprimer les références au "pouvoir" dans les projets de paragraphes 1 et 2 a été soutenue. Il a été convenu que le soin de déterminer les conséquences d'une signature non autorisée devrait être laissé au droit interne.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 39*

13. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver le projet d'article 39 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56;
- De remplacer les mots "par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier", au projet de paragraphe 1, par une formule du type "par le transporteur ou en son nom"; et
- De remplacer les mots "du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier", au projet de paragraphe 2, par une formule du type "du transporteur ou d'une personne agissant en son nom".

**Projet d'article 40. Carence des données du contrat**

14. Le Groupe de travail a ensuite examiné le projet d'article 40 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et reproduit au paragraphe 25 du document A/CN.9/WG.III/WP.62.

*Paragraphe 1*

15. Il a été noté que le paragraphe 1 énonçait une règle générale selon laquelle le défaut d'une ou plusieurs des données du contrat visées à l'article 38-1 ou l'inexactitude de ces données n'avait pas en soi d'incidence sur la nature juridique ou la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 1 quant au fond.

*Paragraphe 2 “est réputée être”*

16. Il a été rappelé que le paragraphe 2 énonçait une règle visant à lever toute ambiguïté concernant la signification de la date indiquée dans les données du contrat. Il a été demandé si les mots “est considérée comme étant” créaient une présomption sauf preuve contraire ou une présomption irréfragable pour l’interprétation d’une telle date. On a appuyé l’avis selon lequel les mots “est considérée comme étant” devraient être interprétés comme créant une présomption irréfragable et que l’on pourrait revoir le paragraphe de manière à clarifier ce point, éventuellement en employant une formule telle que “est réputée être”.

*Paragraphe 3 – L’identité du transporteur*

17. Le Groupe de travail a examiné le texte du paragraphe 3 du projet d’article 40, tel qu’il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, concernant les documents de transport et les enregistrements électroniques concernant le transport qui n’indiquaient pas clairement l’identité du transporteur. À cette occasion, il a examiné la proposition de libellé figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.79.

18. À titre d’introduction, il a été expliqué que les divers éléments de cette proposition visaient à traiter principalement trois problèmes que semblait soulever l’identification du transporteur dans les documents de transport et les enregistrements électroniques concernant le transport. Le premier problème, a-t-on dit, se posait lorsque le recto d’un tel document ou enregistrement n’était pas clair et, au lieu d’identifier le transporteur, n’en indiquait par exemple que la raison sociale ou les agents de réservation (voir A/CN.9/WG.III/WP.79, par. 3). Il a été proposé, conformément aux exigences en matière d’identification du transporteur énoncées aux articles 23 a) i) et 26 a) i) des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU 500), de modifier comme suit le projet d’article 38-1 e) concernant les données du contrat nécessaires: “le nom et l’adresse d’une personne identifiée comme étant le transporteur”. Le Groupe de travail a soutenu dans l’ensemble cette proposition, mais on a rappelé que les RUU 600 seraient publiées prochainement et qu’il devrait les examiner pour s’assurer que le projet de convention était aligné sur elles à ce sujet.

19. Le deuxième problème pratique traité dans la proposition du document A/CN.9/WG.III/WP.79 (voir par. 4 dudit document) se posait, a-t-on indiqué, lorsque les informations imprimées en petits caractères au verso d’un document de transport dans la clause dite d’“identité du transporteur” contredisaient celles qui identifiaient le transporteur au recto du document. Pour lever cette ambiguïté, il a été proposé d’insérer dans le projet d’instrument une disposition selon laquelle les informations relatives à l’identification du transporteur qui figuraient au recto d’un document de transport ou d’un enregistrement électronique concernant le transport priment toutes informations contradictoires figurant au verso (voir A/CN.9/WG.III/WP.79, par. 4). Le Groupe de travail a appuyé la proposition, étant entendu toutefois qu’il faudrait prendre soin, lors de la rédaction de la disposition, de trouver un libellé approprié pour parler du “verso” d’un enregistrement électronique concernant le transport.

20. Le troisième problème pratique abordé dans la proposition du document A/CN.9/WG.III/WP.79 se posait lorsque, malgré les règles existantes, l’identité du transporteur n’était toujours pas claire dans le document de transport ou

l'enregistrement électronique concernant le transport, par exemple lorsque le document ou l'enregistrement était signé par le capitaine, ou en son nom, sans qu'il soit indiqué à quel titre ce dernier exerçait ce pouvoir. En pareille circonstance, il a été proposé que la règle subsidiaire pour l'identification du transporteur soit le texte figurant au paragraphe 5 dudit document, selon lequel le propriétaire inscrit était présumé être le transporteur à moins qu'il n'identifie l'affréteur coque nue ou que lui-même ou l'affréteur coque nue ne réfute la présomption en identifiant le transporteur. Un corollaire de l'acceptation de cet élément de la proposition a été présenté au paragraphe 6 du même document, prévoyant une prolongation du délai de prescription pendant lequel l'ayant droit pouvait intenter une action dans de tels cas. Il a été indiqué que le droit interne avait dans certains cas prévu des solutions à ce problème, mais qu'elles n'étaient pas uniformes. On a estimé en outre que, s'il pouvait être inapproprié de présumer que le propriétaire inscrit était le transporteur dans des cas où, par exemple, il s'agissait d'une institution financière, le propriétaire était néanmoins le mieux placé pour identifier le transporteur et, de ce fait, pour réfuter la présomption.

21. Le Groupe de travail a appuyé dans l'ensemble cette tentative de trouver une solution de compromis au problème persistant de l'identification du transporteur. L'approche particulière du problème adoptée dans la proposition a également été soutenue en principe.

22. On s'est toutefois inquiété de la présomption selon laquelle le propriétaire inscrit du navire était le transporteur. On a estimé qu'une telle solution pour identifier le transporteur risquait d'être particulièrement problématique dans le contexte du transport multimodal, où il se pouvait que le propriétaire inscrit du navire n'ait pas connaissance des autres parties du transport. Il a été noté aussi que la probabilité que le propriétaire inscrit soit le transporteur était très faible, et que celui-ci procédait peut-être à toute une série d'affrètements, de sorte qu'il pourrait ne pas savoir grand chose de l'identité du transporteur. On a dit également qu'il était erroné de supposer que le propriétaire inscrit pouvait facilement avoir accès aux informations nécessaires pour réfuter la présomption selon laquelle il était le transporteur.

23. On a dit que la solution de compromis proposée au paragraphe 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.79 concernant l'identification du transporteur posait d'autres difficultés. On a fait valoir que la présomption créée dans cette proposition risquait de réduire la marge de manœuvre des tribunaux car ils se prononçaient sur l'identité du transporteur responsable au cas par cas en prenant en considération tous les faits dont ils disposaient, y compris les divers indicateurs relatifs à l'identité du transporteur sur le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport, bien que ces indicateurs puissent être contradictoires. On a en outre exprimé la crainte qu'une disposition comme celle qui était proposée empêche les personnes ayant un droit sur les marchandises de se retourner contre la partie qu'elles estimaient être la plus responsable, et l'on a appuyé la suggestion selon laquelle, si la disposition relative à l'identité du transporteur était retenue, bien qu'il y ait une préférence pour sa suppression, il faudrait adopter aussi un texte qui pourrait être libellé comme suit: "Aucune disposition du présent article n'empêche l'ayant droit de prouver qu'une personne autre que le propriétaire inscrit est le transporteur."

24. Il a été indiqué aussi au sein du Groupe de travail que la discussion avait révélé que l'accord était général sur un certain nombre de questions. La première était que le transporteur contractant devrait être responsable de tout manquement au contrat de transport. Ensuite, le Groupe de travail s'était déjà mis d'accord sur le fait que le projet d'article 38 devrait exiger que le transporteur s'identifie dans le document de transport ou l'enregistrement électronique de transport. Il a été noté qu'une présomption quant à l'identité du transporteur n'était nécessaire que dans les situations où ledit transporteur ne s'était pas identifié, de sorte que le destinataire ne savait pas contre qui se retourner. On a appuyé le point de vue selon lequel, s'il était clair que le propriétaire inscrit n'avait peut-être pas toujours les meilleures informations sur l'identité du transporteur, il en avait sans doute quelques-unes sur son navire, et l'approche proposée ici était simplement un moyen d'attribuer la charge de l'identification du transporteur et de donner au destinataire un recours efficace. Il a également été suggéré, pour traiter les cas où un navire faisait l'objet d'affrètements successifs, de modifier la disposition de manière à permettre à chaque personne de la chaîne des contrats de réfuter la présomption selon laquelle elle était le transporteur.

25. À l'appui également de l'approche proposée au paragraphe 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.79 en ce qui concerne l'identification du transporteur, on a indiqué qu'un certain nombre de recours dans le domaine du droit maritime adoptaient une approche similaire à l'égard de la responsabilité du propriétaire inscrit du navire, par exemple dans le cas de privilèges maritimes ou de la saisie conservatoire d'un navire.

#### *Paragraphe 4*

26. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 4 quant au fond.

#### *Paragraphe supplémentaire éventuel: Nombre d'originaux*

27. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait décidé à sa dix-septième session d'ajouter dans la liste du projet d'article 38 concernant les données du contrat le nombre d'originaux d'un document de transport négociable émis (voir A/CN.9/594, par. 230, 232 et 233). À cet égard a été soulevée la question de savoir s'il faudrait faire référence, dans le projet d'article 40, aux conséquences de la non-inclusion de cette information dans les données du contrat. Le Groupe de travail est convenu de considérer cette question comme un problème de rédaction que devrait trancher le secrétariat.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 40*

28. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- D'adopter le texte du projet de paragraphe 1;
- De modifier l'expression "est considérée comme étant", au projet de paragraphe 2, pour introduire une présomption irréfutable;
- D'adopter dans le texte du projet de convention les propositions rédactionnelles figurant aux paragraphes 3 et 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.79;

- De conserver pour l’heure le texte existant du projet de paragraphe 3 entre crochets;
- De prier en outre le secrétariat de préparer un texte révisé de l’approche de la question de l’identité du transporteur au projet de paragraphe 3, sur la base des principes énoncés au paragraphe 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.79 et des préoccupations soulevées par le Groupe de travail lors de son examen de ce texte;
- D’examiner la proposition relative à la prolongation du délai de prescription lorsqu’il aurait examiné le texte révisé à établir concernant le problème de l’identité du transporteur;
- D’adopter le texte du projet de paragraphe 4; et
- De prier le secrétariat d’établir une nouvelle version du projet d’article 40 en tenant compte des délibérations et conclusions ci-dessus.

**Projet d’article 41. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat**

29. Le Groupe de travail a examiné ensuite le projet d’article 41 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et reproduit au paragraphe 35 du document A/CN.9/WG.III/WP.62.

30. Il a été rappelé que ce projet d’article partait du principe que le chargeur était toujours en droit d’obtenir un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport reprenant les informations qu’il avait fournies au transporteur mais que, dans certains cas, le transporteur devrait avoir le droit d’assortir ces informations de réserves. Il a été indiqué au Groupe de travail que quelques-unes des propositions rédactionnelles faites à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 37) mais qui n’avaient pas été prises en compte dans le texte du projet de convention avaient été dans une certaine mesure approuvées lors de consultations informelles.

*Distinction entre marchandises conteneurisées et marchandises non conteneurisées*

31. Il a été proposé soit de supprimer l’alinéa b) et d’appliquer l’alinéa a) aux marchandises conteneurisées, soit d’insérer à l’alinéa b) un texte semblable à celui du sous-alinéa ii) de l’alinéa a) du projet d’article 41, pour les cas où le transporteur avait des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur sur le contenu du conteneur étaient inexactes (voir A/CN.9/526, par. 37, et A/CN.9/WG.III/WP.62, par. 38).

32. À cet égard, on s’est interrogé sur la validité de la distinction entre marchandises conteneurisées et marchandises non conteneurisées dans le projet d’article 41. On s’est demandé si cette distinction reflétait exactement la situation actuelle dans le secteur, car d’autres moyens de transport, comme les remorques, étaient parfois utilisés pour les marchandises aussi. Il a également été estimé que l’alinéa b) apportait un nouvel élément à la discussion, en introduisant la notion de conteneur “fermé”, et qu’on ne voyait pas bien ce que ce terme signifiait ni si, par exemple, une remorque scellée pouvait être considérée comme un “conteneur fermé”.

33. À l'appui de la structure actuelle de l'article, il a été dit que la distinction était valable du fait que, dans la pratique, les marchandises conteneurisées et les marchandises non conteneurisées étaient traitées différemment et que l'on présumait que le transporteur n'ouvrirait pas un conteneur pour en inspecter le contenu. La disposition, a-t-on également dit, tenait compte de diverses pratiques et la définition large du terme "conteneur", à l'article 1 y), était suffisante pour englober d'autres types d'unités de chargement, comme les remorques. En revanche, l'idée de fusionner les alinéas b) et c) a bénéficié d'un certain soutien, car tous deux portaient sur les conteneurs fermés, bien que le premier traitât de la quantité et de la description des marchandises placées dans un conteneur, alors que le second concernait le poids des marchandises. En outre, il a été proposé de parler à l'alinéa b) d'une description des marchandises comme à l'article 38-1 a).

*Obligation du transporteur de justifier ses réserves*

34. Il avait par ailleurs été suggéré, à la onzième session, de faire obligation au transporteur qui décidait d'assortir de réserves les informations mentionnées dans le document de transport de justifier ces réserves. Cette suggestion n'a pas été appuyée.

*Acceptation par le transporteur de ne pas faire de réserves en échange de la garantie du chargeur et notion de "bonne foi"*

35. Il a en outre été proposé de traiter le cas où le transporteur acceptait de ne pas apporter de réserves à la description des marchandises en échange d'une lettre de garantie du chargeur, en prévoyant des sanctions ainsi que la déchéance du droit de se prévaloir des limites de responsabilité prévues dans le projet de convention, lorsque le transporteur, agissant de mauvaise foi, convenait volontairement de ne pas assortir de réserves les informations figurant dans les données du contrat. Il a été convenu, toutefois, que la question des sanctions devrait être abordée dans les dispositions relatives à la déchéance du droit de limitation.

36. La notion de "bonne foi" mentionnée dans le projet d'article a donné lieu à un long échange de vues. On a émis des doutes à propos de l'emploi général de cette notion dans le chapeau de l'article 41, non seulement parce qu'elle était définie différemment d'un système juridique à l'autre mais aussi parce que l'explication qui en était donnée dans l'article 42, aux fins du projet d'article 41, était jugée trop restrictive. Il a été dit, à cet égard, que dans les systèmes juridiques qui reconnaissent aux parties à des contrats commerciaux une obligation générale de bonne foi, un manquement à une telle obligation pouvait aussi se produire dans diverses situations qui n'étaient pas expressément mentionnées dans le projet d'article 42.

37. L'idée de donner des exemples de ce qu'il fallait entendre par "bonne foi" a été appuyée, étant donné qu'en cas de collusion entre le transporteur et le vendeur, ce serait le destinataire qui en subirait les conséquences. Toutefois, la suppression du terme "bonne foi" a été fortement soutenue. Il a été dit que le terme était susceptible de faire l'objet de différentes interprétations en fonction des systèmes juridiques et qu'il ne se rapportait pas uniquement à un contrat mais s'appliquait au comportement de toutes les parties. Il a également été noté que son inclusion pouvait être interprétée à tort comme sous-entendant que le reste de l'instrument n'exigeait pas un comportement de bonne foi. Il a été dit qu'une possibilité serait de

supprimer le terme “bonne foi” mais d’inclure les éléments de l’alinéa b) i) et ii) du projet d’article 42 dans une règle énonçant les conditions de validité des réserves faites par le transporteur au titre du projet d’article 41.

*“si le transporteur peut montrer”*

38. On a demandé quelle était l’intention derrière la formule “si le transporteur peut montrer” utilisée dans les projets d’alinéas a) i) et c) i). Il a été avancé que si l’intention était que le transporteur puisse “montrer” au vendeur ou au destinataire, alors cela devait être expressément indiqué, mais l’avis a également été exprimé que les questions de preuve devaient être laissées au droit national et que l’expression “peut montrer” employée dans ces dispositions pouvait tout simplement être supprimée.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 41*

39. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De supprimer le terme “bonne foi” du chapeau de l’article 41 et de l’article 42 et d’inclure éventuellement des éléments de la description de l’article 42 à un endroit approprié de l’article 41;
- De conserver la distinction entre marchandises conteneurisées et marchandises non conteneurisées, tout en envisageant cependant de clarifier la signification du terme “conteneur fermé”, pour indiquer que celui-ci faisait référence au cas où il était difficile pour le transporteur d’inspecter les marchandises, et de simplifier les alinéas b) et c); et
- De demander au secrétariat de préparer une nouvelle version du projet d’article en tenant compte des délibérations et conclusions ci-dessus.

#### **Projet d’article 42. Moyen raisonnable de vérification et bonne foi**

40. Il a été rappelé qu’à la onzième session du Groupe de travail, le projet d’article 42 avait été jugé généralement acceptable quant au fond (voir A/CN.9/526, par. 43), et que lors des consultations informelles tenues depuis sa dix-septième session, tous les représentants ayant examiné la question avaient appuyé le projet d’article 42 quant au fond dans sa rédaction actuelle (voir par. 41 du document A/CN.9/WG.III/WP.62).

41. Il a été convenu que les questions abordées à propos du projet d’article 41, par exemple, la décision de supprimer la référence à la “bonne foi”, devaient l’être également, le cas échéant, en relation avec l’article 42.

42. Il a été proposé d’ajouter à la fin de l’alinéa a) le texte suivant: “et ne doit pas nécessiter d’expertise technique ou entraîner des frais autres que ceux découlant d’un examen ordinaire des marchandises”. Il a été estimé que, si cette proposition était acceptée, il serait par conséquent nécessaire de reformuler le projet d’article 38-1 a) de la manière suivante: “Le transporteur est tenu d’inclure dans le document de transport une description des marchandises telle qu’elle a été fournie par le chargeur. Toutefois, il n’est pas obligé d’inclure de longues descriptions sans rapport avec le contrat de transport ou des descriptions techniques détaillées des marchandises qui, même si elles pouvaient être contrôlées par le transporteur, ne sont pas nécessaires afin d’identifier raisonnablement les marchandises ou risquent

d'imposer au transporteur une obligation de contrôle excessive." Bien que certains aient exprimé une certaine compréhension pour le problème potentiel lié à une obligation accrue pour le transporteur ou à l'insertion de trop nombreux détails dans le contrat de transport, le texte additionnel proposé n'a pas été appuyé. Il a été convenu que la question que ce texte cherchait à couvrir était déjà englobée dans la formule "commerciallement raisonnable". Les craintes éventuelles selon lesquelles le terme "commerciallement raisonnable" serait trop imprécis pour englober l'intention de la proposition pourraient être dissipées, par exemple, dans un commentaire sur le projet de convention que le secrétariat souhaiterait peut-être rédiger.

43. Il a été noté que la décision de supprimer les références à la bonne foi dans le projet d'article 41 entraînerait la suppression des alinéas b) et c) du projet d'article 42. Aussi a-t-il été suggéré que le reste du projet d'article 42 (al. a)) soit inséré à un endroit approprié du projet d'article 41.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 42*

44. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- D'inclure l'alinéa a) dans une version révisée du projet d'article 41; et
- De supprimer les alinéas b) et c), suite à la décision de supprimer les références à la "bonne foi" dans l'article 42, et d'inclure éventuellement dans un projet d'article 41 révisé les éléments qui caractérisaient la bonne foi d'un transporteur.

**Projet d'article 43. Présomption simple et preuve péremptoire**

*Débat général*

45. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 43 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et reproduit au paragraphe 42 du document A/CN.9/WG.III/WP.62. Il a été rappelé qu'il avait accepté ce projet d'article quant au fond à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 44 à 48).

46. À titre d'introduction, il a été rappelé au Groupe de travail que le projet d'article 43 énonçait, sous réserve du projet d'article 44, les conditions dans lesquelles les documents de transport ou les enregistrements électroniques concernant le transport qui attestaient la réception des marchandises constitueraient une présomption irréfragable de la réception par le transporteur des marchandises décrites dans les données du contrat, et les cas dans lesquels ils devraient être uniquement considérés comme une présomption simple de cette réception. Le Groupe de travail a approuvé le texte figurant dans le projet d'article 43 a).

47. Le Groupe de travail est convenu que l'aspect le plus controversé du projet d'article 43 était son alinéa b) ii) concernant la force probante des documents de transport non négociables ou des enregistrements électroniques non négociables concernant le transport. Il a été rappelé que la variante A de ce projet d'alinéa avait une portée légèrement plus étendue que la variante B, car elle ne limitait pas la protection qu'elle accordait aux tiers à ceux qui avaient acheté et payé les marchandises en se fiant à leur description figurant dans les données du contrat, et qu'elle s'appliquerait donc, par exemple, à une banque qui s'était fiée aux données du contrat pour avancer une somme au destinataire.

48. On a rappelé au Groupe de travail qu'une troisième variante C de cet alinéa avait été proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.68, afin de prendre en compte les connaissements à personne dénommée, dont il avait approuvé l'inclusion dans le projet de convention (voir A/CN.9/594, par. 208 à 211). Le texte proposé pour la variante C de l'alinéa b) ii), qui était destinée à remplacer les variantes A et B, était libellé comme suit (voir A/CN.9/WG.III/WP.68, par. 21): "Si un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable concernant le transport indiquant qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises a été émis, si ce document ou cet enregistrement a été transféré au destinataire agissant de bonne foi."

*Négociable ou non négociable*

49. À titre d'explication de la variante C, il a été rappelé au Groupe de travail que la règle fondamentale concernant la valeur probante voulait que les documents et enregistrements négociables soient considérés comme constituant une présomption irréfragable tandis que les documents et enregistrements non négociables étaient considérés comme constituant une présomption simple. Il a été dit que seules faisaient exception à ce principe général les lettres de transport maritime, auxquelles on était convenu d'appliquer les Règles uniformes pour les lettres de transport maritime ("Uniform Rules for Sea Waybills") du Comité maritime international (CMI). Dans le souci d'en élever le statut et d'en renforcer l'utilisation, elles étaient réputées constituer une présomption irréfragable dans les relations entre le transporteur et le destinataire. On a dit que la principale objection à l'application du statut de présomption irréfragable aux documents et enregistrements non négociables dans les termes des variantes A ou B était qu'il paraissait peu souhaitable de conférer un tel statut sur la base d'un acte unilatéral du destinataire, à savoir s'être fié à la description des marchandises. Il a été avancé que s'il était justifié de conférer le statut de présomption irréfragable aux connaissements à personne dénommée qui comprenaient une règle de présentation, ce n'était pas le cas des autres documents et enregistrements non négociables. La formule de la variante C a bénéficié d'un certain appui.

50. À titre de précision supplémentaire, il a été observé que les Règles de La Haye n'avaient, à l'origine, conféré qu'un statut de présomption simple aux connaissements ou aux documents similaires formant titre, et que le Protocole de Visby de 1968 avait modifié ces Règles pour leur donner aussi le statut de présomption irréfragable. Il a été dit que cet amendement avait été apporté afin de régler des problèmes survenus en raison d'un manque d'uniformité dans l'application de la règle de la présomption simple aux connaissements qui avaient été transférés à des tiers agissant de bonne foi. De plus, il a été noté que l'amendement de 1968 ne faisait référence qu'aux connaissements et n'avait pas été étendu aux documents de transport non négociables, car le champ d'application des Règles de La Haye-Visby était limité aux connaissements et aux documents formant titre similaires.

51. On a émis des doutes sur le point de savoir si la force probante à conférer à un document ou à un enregistrement devait dépendre de sa négociabilité. Il a été dit que quatre catégories de documents devraient être prises en considération à ce sujet: les documents et enregistrements négociables, qui devraient constituer des présomptions irréfragables; les documents et enregistrements qui étaient de simples

récépissés et ne devraient pas constituer des présomptions irréfragables; les connaissements à personne dénommée qui étaient non négociables mais devraient néanmoins avoir l'effet d'une présomption irréfragable; et enfin, les documents et enregistrements non négociables qui constataient un contrat de transport, tels que les lettres de transport maritime. On a estimé que la force probante attribuée aux trois premières catégories ne prêtait pour l'essentiel à aucune controverse mais que pour la dernière catégorie, l'une ou l'autre approche suivante pouvait être adoptée, à savoir disposer que le document ou l'enregistrement, sauf indication contraire à son recto, constituait ou bien une présomption irréfragable, ou bien seulement une présomption simple. Une règle selon laquelle la quatrième catégorie de documents constituerait une présomption irréfragable, sauf indication contraire au recto, a bénéficié d'un certain soutien. On a fait valoir en faveur de cette règle que celle-ci pourrait aussi être appropriée pour promouvoir l'utilisation accrue des lettres de transport maritime, là où un connaissement n'était pas nécessaire. On s'est toutefois inquiété de ce que cette approche ne soit facteur d'insécurité juridique, en permettant aux parties de modifier la nature juridique d'un document en y portant une certaine indication.

52. Une autre solution possible à la question de savoir quels documents et enregistrements devaient constituer une présomption simple et lesquels une présomption irréfragable a également été proposée. Il a été suggéré d'abandonner la distinction fondée sur le caractère négociable en faveur d'une approche dans laquelle le document ou l'enregistrement serait considéré comme une présomption simple dans tous les cas, sauf dans ceux où les trois conditions ci-après étaient remplies: la relation était entre le transporteur et un tiers autre que le chargeur, ce tiers agissait de bonne foi et il se fiait à la description des marchandises figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport. Lorsque ces trois conditions étaient remplies, le document ou l'enregistrement serait considéré comme constituant une présomption irréfragable.

53. Un point de vue bien arrêté persistait, selon lequel, à la seule exception des documents de transport non négociables ou des enregistrements électroniques non négociables concernant le transport indiquant qu'ils devaient être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises, la règle de la présomption simple devrait s'appliquer généralement aux documents ou enregistrements non négociables tels que les lettres de transport maritime, tandis que la règle de la présomption irréfragable devrait s'appliquer uniquement aux documents de transport négociables et aux enregistrements électroniques négociables concernant le transport. Il a été dit que toute autre approche risquait d'être source de grande confusion concernant la nature juridique des documents ou des enregistrements. Ce point de vue se justifiait par la règle de base voulant que la personne transférant un document ou un enregistrement ne puisse transmettre à autrui des droits supérieurs à ceux qu'elle détenait elle-même et par l'exception à cette règle dans le cas d'instruments négociables, tels que les billets à ordre ou les connaissements, dont on pouvait invoquer les droits en se fondant sur le recto du document ou de l'enregistrement lui-même. On s'est toutefois demandé si ce raisonnement n'associait pas inutilement des concepts du droit de la cession à la force probante à attacher au document ou à l'enregistrement, lorsqu'il faisait fonction de récépissé, pour protéger les droits des tiers agissant de bonne foi.

54. On a fait observer aussi que la question ne devrait pas tant concerner le droit de la cession ou les conséquences strictes de la négociabilité que la répartition, entre le transporteur, qui avait des connaissances spécialisées et avait consigné les informations, et le destinataire innocent, du risque encouru en se fiant à des informations inexactes dans les données du contrat. Dans cet ordre d'idées, le Groupe de travail a été instamment prié de s'écarter des principes juridiques internes stricts et de prendre une décision qui permette de considérer dans certaines situations les documents ou enregistrements non négociables comme constituant des présomptions irréfragables, afin de faciliter les échanges.

55. Dans le souci de trouver un compromis, on a noté que le contenu des données du contrat était dicté par les prescriptions du projet d'article 38, et que le paragraphe 1 a), b) et c) de ce dernier mentionnait les informations à fournir par le chargeur, que le transporteur n'était pas explicitement tenu de vérifier. Il a en outre été fait observer que, le transporteur ne vérifiant jamais le contenu des conteneurs dans la pratique, la question de savoir si un document ou un enregistrement devait être considéré comme constituant une présomption simple ou une présomption irréfragable était d'application limitée puisqu'elle ne concernait pas du tout le commerce conteneurisé, et que les deux types de valeur probante avaient des effets semblables dans la pratique.

*Action de "se fier" et notion de "bonne foi" en ce qui concerne les tiers*

56. En outre, des préoccupations ont été exprimées concernant l'exigence énoncée au projet d'article 43 b) ii) selon laquelle la valeur probante d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique concernant le transport dépendrait de la question de savoir si un tiers s'était effectivement fié à la description des marchandises dans les données du contrat à son propre détriment. On a dit que cette approche était relativement peu connue dans les pays de droit romano-germanique et une préférence a été exprimée en faveur d'une solution plus générale reliant la valeur probante du document ou de l'enregistrement à sa fonction, éventuellement assortie d'une règle générale protégeant le porteur de bonne foi, à l'instar de la loi qui régissait les instruments négociables, tels que les lettres de change et les billets à ordre, dans de nombreux pays.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 43*

57. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que si les avis avaient été convergents sur le libellé du projet d'alinéa a), l'examen du projet d'alinéa b) avait montré que les différences d'approche à l'égard de la force probante à conférer à certains documents de transport ou enregistrements électroniques concernant le transport, qu'ils soient négociables ou non, ne s'étaient pas encore suffisamment atténuées pour qu'un consensus se dégage au sein du Groupe de travail; et
- Que plusieurs propositions différentes avaient été faites au cours de la discussion, à la suite de laquelle le secrétariat a été prié de préparer une variante du projet de texte, en tenant compte des divers avis exprimés au sein du Groupe de travail, pour examen lors d'une discussion future.

### Version révisée du projet d'article 43

58. Le Groupe de travail a rappelé ses discussions précédentes sur le projet d'article 43 relatif à la présomption simple et à la présomption irréfragable, et ses débats sur le projet d'alinéa b), qui avaient fait apparaître des différences de conception entre ses membres quant à la force probante à conférer aux informations figurant sur certains documents de transport ou enregistrements électroniques concernant le transport, qu'ils soient négociables ou non (voir plus haut, par. 45 à 57). Afin d'aplanir les divergences de vues sur l'article 43 b), on a proposé de modifier le libellé du projet d'article comme suit:

“Article 43. Force probante de la description des marchandises figurant dans le contrat

Sauf disposition contraire de l'article 44, un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui constate la réception des marchandises constitue une présomption simple de la réception par le transporteur des marchandises décrites dans les données du contrat; et

a) La preuve contraire par le transporteur en ce qui concerne l'une quelconque des données du contrat relatives aux marchandises n'est pas admise lorsque ces données figurent dans:

i) Un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport qui est transféré à un tiers agissant de bonne foi; ou

ii) Un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable concernant le transport indiquant qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises et qui est transféré au destinataire agissant de bonne foi.

b) La preuve contraire par le transporteur vis-à-vis du destinataire, agissant de bonne foi, n'est pas admise non plus en ce qui concerne les données du contrat relatives aux marchandises figurant dans un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable concernant le transport, lorsque ces données sont fournies par le transporteur. Aux fins du présent alinéa, le nombre et le type de conteneurs sont réputés être des informations fournies par le transporteur.”

#### *Amendements à la proposition*

59. Il a été précisé que les mots “données du contrat fournies par le transporteur”, employés dans la proposition, désignaient l'ensemble des informations mentionnées aux alinéas d) à f) (inclus) du projet d'article 38-1 et dans le nouvel alinéa devant y être ajouté au sujet de l'indication du nombre de documents originaux émis. On a noté qu'il faudrait probablement compléter la dernière phrase de l'alinéa b) du projet d'article 43, de manière à ce que les renseignements portant sur le nombre et le type de conteneurs soient réputés avoir été fournis par le transporteur, tandis que les renseignements sur les scellés des conteneurs seraient réputés être fournis par le chargeur. En réponse, il a été proposé d'ajouter à l'alinéa b), après “conteneurs”, les mots “leur numéro d'identification et les informations visées à l'article 38, paragraphe 1 d) à f) (inclus), ainsi que le nombre de documents originaux émis”. Il a également été proposé d'ajouter à la fin de l'alinéa b) une phrase qui pourrait être

libellée comme suit: “Le nombre de scellés apposés sur les conteneurs est réputé être une information fournie par le chargeur”. Ces amendements ont été fermement appuyés.

60. On a noté que le chapeau de l’alinéa a) avait été modifié, l’expression “preuve péremptoire”, jugée problématique, ayant été remplacée par la formule plus simple “preuve contraire”. On avait en outre ajouté un nouveau sous-alinéa ii), issu de ce qui semblait être un consensus au sein du Groupe de travail quant à l’opportunité d’inclure dans le projet d’alinéa a) les connaissances à personne dénommée (voir plus haut, par. 48, 49, 51 et 53).

61. On a expliqué que l’esprit de la proposition était de préserver le statu quo s’agissant des documents de transport négociables et de parvenir à un compromis concernant la force probante à accorder aux documents de transport non négociables, afin de rapprocher les opinions différentes exprimées plus tôt à ce sujet (voir plus haut, par. 49 à 55). Sur ce point, la principale innovation reposait dans le projet d’alinéa b), qui illustrait la nature du compromis en établissant une séparation claire permettant de distinguer la valeur probante des informations figurant dans les données du contrat des documents non négociables selon qu’elles étaient fournies par le transporteur ou par le chargeur. Il a été dit que le transporteur ne devrait pas être autorisé à apporter vis-à-vis du destinataire la preuve contraire aux informations qu’il avait lui-même fournies dans ces documents, mais qu’une telle preuve devrait être admise lorsque les informations étaient fournies par le chargeur.

#### *Débat général*

62. Même si certaines préoccupations persistaient concernant le remplacement de la règle selon laquelle le tiers ou le destinataire se “fiais” aux informations par une règle selon laquelle il agissait de “bonne foi”, et même si certains doutes ont été exprimés pour ce qui est de conférer une certaine valeur probante aux documents de transport non négociables, il a généralement été reconnu que la proposition constituait un pas en avant vers une solution de compromis. L’approche suivie dans le texte révisé du projet d’article 43 a été fortement appuyée par l’ensemble du Groupe de travail, en tant que compromis solide pour la poursuite du débat.

#### *Alinéa b)*

63. Il a été estimé qu’il serait peut-être difficile d’appliquer dans la pratique l’alinéa b) de la disposition proposée pour déterminer la force probante des informations contenues dans les données du contrat d’un document de transport non négociable si un transporteur décidait de formuler une réserve en vertu de l’article 41 a) ii) concernant les informations fournies par le chargeur. En réponse, il a été expliqué que, si le transporteur incluait une réserve concernant les informations du chargeur, telle que “contenu inconnu” ou “tel que fourni par le chargeur”, la description des marchandises serait toujours fournie par le chargeur, alors que si le transporteur, estimant que la description du chargeur était incorrecte, incluait une clause avec sa propre description en vertu de l’article 41 a) ii), il le ferait à ses risques et périls, et cette clause serait considérée comme une information fournie par lui.

*Inclusion d'un "simple récépissé"*

64. On a fait observer avec inquiétude que la définition d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique concernant le transport à l'alinéa n) du projet d'article premier était très large et pouvait inclure un simple récépissé. La question a été posée de savoir s'il convenait qu'un document de transport non négociable qui ne faisait que constater la réception soit visé par le projet d'alinéa b), puisqu'un simple récépissé était uniquement émis à titre de preuve de la réception entre le chargeur et le transporteur. Par contre, une lettre de transport maritime était un type de document non négociable différent, parce qu'elle prouvait le contrat de transport et identifiait le destinataire. Toutefois, on a exprimé l'avis que de simples récépissés devaient, parfois, être inclus dans le projet d'alinéa b), en fonction de leur nature. Par ailleurs, il a été noté que la plupart des régimes juridiques internes contenaient un principe général interdisant aux parties de présenter des preuves contraires à leurs déclarations. Finalement, il a été observé que, formulé ainsi, ce projet d'alinéa ne serait probablement pas souvent appliqué, car les simples récépissés ne rempliraient pas souvent de fonction dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Certaines craintes ont toutefois subsisté concernant l'inclusion d'un simple récépissé dans le projet d'alinéa b), en ce qu'elle aurait un effet "d'estoppel", en particulier pour les régimes juridiques qui n'avaient pas de règle générale interdisant à une partie de s'en remettre à sa propre déclaration, et il a été dit qu'un effort pourrait être fait pour examiner la possibilité d'exclure les simples récépissés du projet d'alinéa b).

*"fournie(s) par"*

65. La question a également été posée de savoir si l'expression "fournie(s) par le transporteur" était suffisamment claire et l'on s'est inquiété de ce qu'elle pourrait entraîner des difficultés en matière de preuve, puisque le transporteur, le plus souvent, insérait les informations dans les données du contrat. Il a été répondu que l'obligation de prouver de qui provenait l'information ne serait pas trop lourde dans le contexte des transports modernes. Il a été noté que, par le passé, les transporteurs remettaient généralement des formulaires d'instruction au chargeur dans lesquels ce dernier devait fournir certaines informations précises, mais que, actuellement, il existait des pratiques établies dans le secteur pour savoir qui devait fournir quelle information.

*"par le transporteur vis-à-vis du destinataire"*

66. Il a aussi été demandé pourquoi l'application du projet d'alinéa b) se limitait au "transporteur vis-à-vis du destinataire". À ce sujet, il a été noté qu'un document de transport devait uniquement être signé par le transporteur, et que l'article 39 n'exigeait pas la signature du chargeur, mais que, avec la disposition actuelle, ce dernier ne serait pas protégé de la même manière que le destinataire. Il a été répondu que la position du destinataire était particulière, car il était concerné par l'opération sans être partie au contrat de transport, mais que le chargeur n'avait pas besoin de la même protection parce qu'il était partie au contrat de transport et participait à la fourniture d'informations dans les documents de transport.

*Liberté des parties d'augmenter la valeur probante d'un document*

67. En réponse à une question, il a été dit que, d'après le projet de convention, y compris le projet d'article 94, rien n'interdisait aux parties de convenir d'augmenter la valeur probante d'un document de transport non négociable en déclarant dans ce document qu'il constituait une présomption irréfragable. Il a toutefois été noté que les parties ne pourraient pas réduire la valeur probante d'un document et que, même si une telle déclaration au recto d'un document pouvait modifier sa valeur probante, elle ne pourrait pas modifier le statut négociable ou non du document.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le texte révisé du projet d'article 43*

68. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que la proposition de compromis, telle que modifiée à la fin de l'alinéa b), était acceptable quant au fond; et
- Que le secrétariat élaborerait un texte tenant compte des commentaires, pour examen à une session ultérieure.

**Projet d'article 44. Force probante des réserves**

69. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 44 tel qu'actuellement rédigé et contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et reproduit au paragraphe 47 du document A/CN.9/WG.III/WP.62, ainsi qu'une variante de ce texte, figurant au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.62. Il lui a été rappelé que ce projet d'article énonçait l'effet pratique des réserves qui satisfaisaient aux prescriptions du projet d'article 41, et permettaient ainsi de primer la présomption simple ou la présomption irréfragable qui existerait normalement en vertu du projet d'article 43. Il lui a été rappelé aussi que l'avis avait été exprimé à sa onzième session que le projet d'article 44, dans sa forme actuelle, favorisait le transporteur, car il lui permettait de se prévaloir de ses réserves quelle que soit la façon dont les marchandises avaient été traitées (A/CN.9/526, par. 50, voir aussi par. 49 à 52). La variante proposait une approche plus restrictive, permettant au transporteur de se prévaloir des réserves uniquement s'il pouvait apporter la preuve d'une chaîne de possession en livrant un conteneur pour l'essentiel dans l'état dans lequel il l'avait reçu.

70. La variante reproduite au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.62 a bénéficié d'un certain soutien au sein du Groupe de travail, du fait, a-t-on dit, qu'elle représentait un compromis commercial qui préservait l'équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs. Il a été expliqué en outre que cette variante avait été rédigée avec soin pour autoriser les réserves là où celles-ci l'avaient rarement été auparavant, mais que l'on avait veillé à ce que le texte n'autorise pas de telles réserves dans tous les cas sans tenir compte du soin avec lequel le transporteur s'était occupé des marchandises.

71. Le texte du projet d'article 44 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 a été fermement appuyé au sein du Groupe de travail. En réponse aux préoccupations exprimées à propos de la nécessité de s'assurer que le transporteur s'était occupé avec soin des marchandises, il a été dit que le fait que les réserves devaient satisfaire aux prescriptions du projet d'article 41 devrait suffire à cet égard, outre que le projet d'article 44 n'autorisait leur mise en œuvre que si elles étaient apportées à la description des marchandises.

72. Des éclaircissements ont été demandés sur le lien entre les projets d'articles 41 et 44, et l'on s'est interrogé en particulier sur la nécessité de ce dernier, compte tenu du membre de phrase, au projet d'article 41, selon lequel le transporteur "ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par le chargeur." Il a été répondu que, alors que le projet d'article 41 prévoyait l'insertion d'une réserve spécifique remplissant certaines conditions, l'article 44 était jugé nécessaire parce qu'il énonçait l'effet juridique d'une telle réserve. Il a également été précisé que la présomption simple ou la présomption irréfragable que constituait le document ou l'enregistrement n'était pas entièrement primée par la réserve, puisque le document ou l'enregistrement contenait certaines informations auxquelles il n'était pas permis d'apporter des réserves. Étant donné la préférence du Groupe de travail pour le texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, il a toutefois été suggéré que l'on envisage, sur le plan rédactionnel, de simplifier le texte en fusionnant l'article 44 avec l'article 41.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 44*

73. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver le texte du projet d'article 44 mais d'en revoir la rédaction lorsque le texte du projet d'article 41 aura été finalisé, et d'envisager de fusionner les deux projets d'articles.

**Projet d'article 45. "Fret payé d'avance"**

74. Il a été rappelé que, malgré la suppression, à la treizième session du Groupe de travail, du chapitre proposé relatif au fret, le projet d'article 45 de ce chapitre avait été conservé entre crochets dans le texte du projet de convention. Il a été rappelé au Groupe de travail que la disposition préservait le droit du transporteur de percevoir le fret auprès du destinataire à moins qu'une mention telle que "fret payé d'avance", ne figure dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable concernant le transport. Il a été rappelé aussi que les tenants du projet d'article avaient déclaré que son inclusion visait essentiellement à protéger les tiers porteurs, par exemple les banques, d'un document de transport et à clarifier leur situation (A/CN.9/552, par. 163 et 164).

75. Le Groupe de travail a examiné trois options pour le traitement du projet d'article 45: le supprimer totalement, le modifier pour qu'il soit en conformité sur le fond avec l'article 16-4 des Règles de Hambourg, ou le conserver tel quel.

*Suppression du projet d'article*

76. Certains se sont déclarés favorables à la suppression du projet d'article 45. Il a été dit à cet égard qu'étant donné que l'on avait laissé le soin à la loi nationale de déterminer les conditions générales dans lesquelles le fret devrait être payé, il n'y avait pas lieu de traiter des circonstances dans lesquelles où il n'aurait pas à l'être dans le projet de convention. On a également fait valoir que le paiement du fret était une question commerciale dont le règlement devrait être laissé aux parties.

*Révision du projet d'article pour qu'il soit en conformité avec l'article 16-4 des Règles de Hambourg*

77. L'option consistant à modifier le projet d'article 45 pour qu'il soit en conformité avec l'article 16-4 des Règles de Hambourg a bénéficié d'un certain soutien. On s'est toutefois inquiété de cette disposition des Règles de Hambourg, car elle contenait, en ce qui concerne le paiement du fret, une présomption inverse de celle du projet d'article 45, de sorte que le transporteur, en vertu de ces Règles, ne serait pas en droit de percevoir le fret auprès du destinataire, à moins qu'une mention, telle que "fret payable par le destinataire", n'apparaisse sur le document de transport.

*Maintien du projet d'article*

78. Bien que l'on ait généralement considéré que cette disposition abordait un problème pratique mais n'était pas une disposition fondamentale du projet de convention, son maintien, dans sa formulation actuelle, a eu des partisans. On a dit qu'elle représentait simplement ce qui était une pratique internationale ne prêtant pas à controverse, à savoir que s'il avait été indiqué que le fret avait été payé d'avance, le transporteur ne pouvait pas le réclamer au destinataire.

79. Comme argument supplémentaire en faveur du maintien du projet de disposition, on a rappelé que ce dernier visait à résoudre deux problèmes d'ordre pratique. Premièrement, si un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport contenait la mention "fret payé d'avance", il clarifiait la position des banques (et des tiers en général), qui ne seraient jamais redevables du fret; et deuxièmement, il réfuterait l'argument injustifié opposé par un chargeur à un transporteur cherchant à obtenir de lui paiement du fret, argument selon lequel un document portant la mention "fret payé d'avance" était un récépissé émis par le transporteur prouvant que le fret a en fait déjà été payé (voir A/CN.9/WG.III/WP.62, par. 57). On s'est déclaré en faveur du maintien du projet d'article, au motif qu'il réglait ces problèmes pratiques.

*Droit de rétention du transporteur et autres propositions d'ordre rédactionnel*

80. Il a été noté que, si le projet d'article, tel qu'il était actuellement rédigé, confirmait qu'un destinataire ou un autre tiers n'était pas tenu de payer le fret, il n'excluait pas explicitement la possibilité qu'un transporteur invoque un droit de gage ou de rétention pour contraindre le destinataire ou un autre tiers à payer pour obtenir livraison. Bien que l'on se soit inquiété de l'introduction du droit de rétention dans cette disposition, du fait que le Groupe de travail était convenu de l'insérer ailleurs dans le projet de convention (voir A/CN.9/594, par. 114 à 117), l'inclusion d'un texte semblable à celui qui figurait au paragraphe 59 du document A/CN.9/WG.III/WP.62 pour traiter cette situation a été appuyée.

81. Il a été expliqué que cette disposition avait été à l'origine limitée aux documents de transport négociables car c'est à leur sujet que des problèmes s'étaient posés. On a toutefois soutenu la proposition d'étendre le projet de disposition aux documents de transport non négociables et aux enregistrements électroniques non négociables concernant le transport, étant entendu qu'il pourrait être nécessaire de revoir cette décision lorsque le Groupe de travail se serait prononcé sur le texte du projet d'article 43 relatif à la présomption simple et à la

présomption irréfragable (à ce propos, voir le texte révisé et le débat s'y rapportant aux paragraphes 58 à 68 ci-dessus). Il a été suggéré en outre d'inclure au projet d'article 45 l'obligation pour les parties d'agir de bonne foi, en s'inspirant de l'article 43.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 45*

82. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De modifier le texte du projet d'article:
  - o En y incorporant un texte s'inspirant de celui qui figure au paragraphe 59 du document A/CN.9/WG.III/WP.62;
  - o En adoptant une formulation plus large de manière à couvrir à la fois les documents de transport négociables et non négociables; et
  - o En envisageant d'insérer l'obligation pour les parties d'agir de bonne foi, en conformité avec l'article 43.

## **Obligations du chargeur – Chapitre 8**

### **Projet d'article 31. Responsabilité du chargeur en cas de retard**

*Débat général sur le problème de la responsabilité en cas de retard*

83. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné la question de la responsabilité du chargeur en cas de retard pour la dernière fois à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 199 à 207) et, avant cela, à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 133 et 143 à 147). Il a aussi été rappelé qu'un document contenant des informations sur le retard avait été présenté par le Gouvernement suédois (A/CN.9/WG.III/WP.74) et que des propositions écrites sur le sujet avaient été soumises au Groupe de travail pour examen à la session en cours (voir A/CN.9/WG.III/WP.73, par. 24 à 27), ainsi qu'à sa dix-septième session (voir A/CN.9/WG.III/WP.67, par. 22, et A/CN.9/WG.III/WP.69, par. 8 à 14). Le Groupe de travail a examiné les dispositions sur la responsabilité du chargeur en cas de retard en s'appuyant sur le libellé du projet d'article 31 tel qu'il figurait dans les annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

84. Le Groupe de travail a rappelé que les projets d'articles 28 et 30 faisaient obligation au chargeur de remettre les marchandises prêtes pour le transport et de fournir au transporteur certains documents, informations et instructions. Il a aussi été rappelé que la responsabilité du chargeur en cas de retard dû au manquement à ces obligations était régie par le projet d'article 31, tandis que la responsabilité du transporteur en cas de retard était régie par le projet d'article 22, que le Groupe de travail avait examiné le plus récemment à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 18 à 31). On a en outre rappelé au Groupe de travail qu'il avait décidé, à sa seizième session, que la responsabilité en cas de manquement aux obligations incombant au chargeur devrait généralement être fondée sur la faute et que le standard ordinaire s'appliquerait pour la charge de la preuve (voir A/CN.9/591, par. 138). Cette règle générale admettait cependant une exception dans deux cas – à savoir que le chargeur serait tenu responsable de plein droit, d'une part, pour ne pas avoir informé le transporteur de la dangerosité des marchandises transportées ou

pour ne pas les avoir marquées ou étiquetées en conséquence (voir projet d'article 33) et, d'autre part, pour le préjudice ou le dommage dû à l'inexactitude des informations et des instructions qu'il a effectivement fournies au transporteur (voir A/CN.9/591, par. 148 à 150). Il a aussi été noté que, dans le libellé actuel du projet de convention, la responsabilité du chargeur n'était pas limitée, de sorte que, s'il était déclaré responsable, il pourrait encourir une responsabilité énorme et potentiellement non assurable pour tous dommages indirects ainsi que pour toutes pertes matérielles découlant d'un manquement à ses obligations (voir A/CN.9/WG.III/WP.69, en général, et par. 8, en particulier; et A/CN.9/591, par. 143 à 147). Le Groupe de travail a rappelé que, compte tenu de ce problème, il avait été proposé à sa dix-septième session que, à défaut d'une limitation acceptable de la responsabilité du chargeur en cas de préjudice économique ou de dommages indirects résultant d'un retard, la responsabilité pour ce type de préjudice ou de dommage en cas de retard de la part du chargeur et du transporteur soit supprimée du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.69, par. 8 à 14).

*Traitement du retard dans d'autres conventions et systèmes juridiques*

85. À propos du document A/CN.9/WG.III/WP.74, il a été indiqué au Groupe de travail que les Règles de La Haye-Visby ne contenaient aucune disposition sur la responsabilité du transporteur en cas de retard, tandis que les Règles de Hambourg prévoyaient une disposition qui fondait cette responsabilité sur la faute et la limitait à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard (art. 6-1 b)) mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer. En outre, en vertu des Règles de La Haye-Visby et des Règles de Hambourg, le chargeur pouvait assumer une responsabilité pour faute en cas de dommage causé par le retard (voir art. 4-3 et 12, respectivement) ou de plein droit en cas de préjudice, y compris découlant d'un retard, dû à la fourniture d'informations inexactes (voir art. 3-5 et 17-1, respectivement) ou au défaut de marquage, d'étiquetage ou d'information concernant des marchandises dangereuses (voir Règles de Hambourg, art. 13-2 a)). Il a en outre été rappelé que la responsabilité du chargeur prévue dans ces dispositions était illimitée.

86. On a aussi rappelé au Groupe de travail que, si la responsabilité en cas de perte matérielle résultant d'un retard était bien connue et déjà prévue dans le projet de convention, la responsabilité en cas de préjudice purement économique ou de dommages indirects résultant d'un retard de la part du chargeur ou du transporteur ne faisait pas partie du droit des transports de certains systèmes juridiques. Dans ceux-ci, le préjudice purement économique ou les dommages indirects ne pouvaient être réparés que s'ils étaient prévisibles et si cette réparation était mentionnée dans le contrat de transport. Selon un avis, l'inclusion d'une responsabilité pour de tels dommages dans le projet de convention reviendrait à modifier considérablement le statu quo et devrait donc faire l'objet d'un traitement particulièrement équilibré dans le projet. En réponse à une question, il a été précisé que la principale source de préoccupation des chargeurs, s'agissant de leur responsabilité potentielle en cas de retard, était de savoir que le défaut de communication, en temps utile, d'informations et de documents exacts au transporteur, ou qu'un dommage causé au navire par les marchandises, puisse retarder le départ du navire et que le chargeur responsable du retard puisse être tenu d'indemniser, sans aucune limite, le

transporteur de toute somme dont ce dernier serait redevable pour ce retard à tous les autres chargeurs ayant des marchandises à bord.

*Trois options possibles pour traiter du retard*

87. On a dit que l'on pouvait choisir entre trois options dans le texte du projet de convention, pour traiter la responsabilité en cas de préjudice purement économique ou de dommages indirects résultant d'un retard de la part du chargeur ou du transporteur.

*Première option: absence de responsabilité en cas de retard de la part du chargeur ou du transporteur*

88. La première option consistait à ne pas aborder du tout la responsabilité en cas de retard dans le projet de convention, sauf lorsqu'elle avait pour cause la fourniture par le chargeur d'informations inexactes. Cette approche entraînerait la suppression de toute référence au retard, de sorte que la question de la responsabilité en cas de retard, de la part du chargeur et du transporteur serait régie par le droit interne et qu'il n'y aurait pas d'uniformité.

89. Cette option a recueilli un certain soutien. Il a toutefois été dit que l'un de ses inconvénients était que certaines des conventions régionales sur le transport unimodal, comme la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (CMR), et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le Protocole de 1999 (COTIF/CIM), contenaient des dispositions relatives à la responsabilité en cas de retard de livraison, ce qui risquait de créer des problèmes dans les États qui y étaient parties. On s'est en outre inquiété du fait qu'à l'ère des transports modernes, un élément clef était la livraison "juste à temps", qui ne serait pas prise en compte dans le projet de convention si l'on supprimait de celui-ci toute responsabilité en cas de retard. On a souligné aussi que la simple suppression, dans le projet de convention, de toute référence à la responsabilité en cas de retard de la part du chargeur ne l'en exonérerait pas nécessairement pour autant, étant donné ses obligations énoncées au chapitre 8, notamment sa responsabilité en cas de préjudice causé par les marchandises ou résultant du manquement aux obligations lui incombant en vertu du projet d'article 31. Si la responsabilité du chargeur pour le préjudice économique devait relever du droit interne, il faudrait supprimer tout le chapitre sur les obligations du chargeur ou du moins le projet d'article 31.

*Deuxième option: conserver la responsabilité du transporteur en cas de retard mais supprimer celle du chargeur*

90. Une deuxième option consistait à conserver dans le projet de convention la responsabilité du transporteur en cas de retard, mais de supprimer celle du chargeur, qui serait alors régie par le droit interne. Le transporteur serait alors soumis à une responsabilité limitée uniforme, dont on a dit qu'elle était plus importante que la responsabilité uniforme du chargeur en cas de retard, puisque la première obligation de ce dernier en vertu du contrat de transport était de payer le fret, tandis que la première obligation du transporteur était de livrer les marchandises. On a toutefois

fait observer que cette option instaurait un déséquilibre dans le traitement des chargeurs et des transporteurs.

91. À l'appui de la deuxième option, on a fait valoir que la responsabilité du chargeur en cas de retard n'avait pas été un grand problème dans la pratique. À cela il a été rétorqué que le facteur temps prenait une importance croissante dans les transports modernes et que, de ce fait, il risquait de poser un plus grand problème dans l'avenir. On a fait observer aussi que si, en théorie, le transporteur ne devrait pas être tenu responsable du retard d'un chargeur vis-à-vis de tous les autres chargeurs, dans la pratique il risquait encore de l'être, auquel cas il se tournerait vers le chargeur fautif pour obtenir réparation. On a dit que cette deuxième option était inacceptable car il serait injuste d'imposer une responsabilité étendue au transporteur sans lui donner une possibilité de recours contre la partie responsable du retard. On a également indiqué qu'il était nécessaire de mettre en balance les avantages que l'on attribuait au fait d'inclure la responsabilité du chargeur en cas de retard et la difficulté de l'invoquer et de la prouver, qu'une limite ait ou non été fixée à cette responsabilité.

*Troisième option: conserver la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de retard et trouver une limite appropriée pour la responsabilité du chargeur*

92. La troisième option consistait à faire que le projet de convention couvre le retard de la part aussi bien du transporteur que du chargeur. L'inclusion de la responsabilité du chargeur en cas de retard a suscité quelques inquiétudes, au motif qu'elle risquait d'avoir une incidence sur le trafic des lignes non régulières où il y avait souvent des dommages-intérêts pour retard, et notamment sur des matières contractuelles bien établies telles que la responsabilité en cas de surestaries et d'immobilisation. On a craint en outre de façon générale que ne soient imposées au chargeur des obligations qui pourraient dépasser celles prévues par les Règles de La Haye-Visby ou les Règles de Hambourg.

93. On a dit que certains des avantages de la troisième option tenaient au fait qu'elle offrirait une approche uniforme qui conférerait au projet de convention prévisibilité, sécurité juridique et équilibre. Le soutien à cette variante était subordonné dans une large mesure à la détermination d'une limite acceptable pour la responsabilité du chargeur. Il a toutefois été suggéré de clarifier le sens des mots "perte" (loss) et "retard" (delay) employés dans le projet d'article 31.

*Moyens possibles de limiter la responsabilité du chargeur en cas de retard*

94. Un certain nombre de suggestions ont été faites au sein du Groupe de travail sur le meilleur moyen de fixer une limite appropriée à la responsabilité des chargeurs. Dans l'ensemble, on a estimé qu'une telle limite pourrait être assez basse, car le projet de convention n'avait pas pour but d'assurer la réparation intégrale du préjudice économique en cause. Mais on a estimé aussi qu'elle devrait être suffisamment élevée pour inciter un chargeur à faire tout son possible pour respecter ses obligations en vertu du projet de convention.

95. Il a été suggéré que le chargeur soit tenu entièrement responsable de la perte physique, telle que la perte et l'endommagement du navire et d'autres équipements, mais de limiter sa responsabilité, en cas de préjudice purement économique, à un montant égal à la valeur des marchandises expédiées. On a estimé que les

inconvénients de cette approche étaient qu'elle risquait de créer une certaine disparité, du fait que des marchandises de faible valeur pouvaient causer autant de dommages que des marchandises de valeur élevée, et que la valeur des marchandises pouvait être difficile à établir. D'un autre côté, il serait équitable que les chargeurs de volumes importants de marchandises chères aient à prendre un plus grand risque. Un autre avantage, a-t-on dit, était que la valeur de la plupart des marchandises du trafic des lignes régulières était plutôt stable au cours du temps, et qu'une approche fondée sur les droits de tirage spéciaux (DTS) pourrait être évitée.

96. On a dit qu'un autre moyen possible de fixer une limite à la responsabilité du chargeur était de la relier au montant du fret payable pour les marchandises expédiées, comme cela était fait au projet d'article 65 pour la limite de la responsabilité du transporteur en cas de retard. Le problème posé par cette approche, a-t-on dit, était que les taux de fret variaient considérablement au cours du temps, et que cette limite, en tout état de cause, était probablement trop basse.

97. On a suggéré un autre moyen possible de fixer une limite appropriée pour la responsabilité du chargeur, à savoir appliquer celle qui était retenue au projet d'article 64 pour le transporteur en cas de perte ou d'endommagement des marchandises. Bien que la responsabilité du chargeur en cas de retard ne puisse être assimilée à celle du transporteur en cas de perte ou d'endommagement des marchandises, on a dit que cette approche aurait pour avantage d'être juste, bien connue et prévisible. Il a été fait observer qu'elle avait été adoptée dans le droit interne d'un pays, et qu'elle n'avait pas donné de résultats tout à fait concluants.

98. Une autre approche encore a été proposée, qui consisterait simplement à prendre une somme fixe d'un montant raisonnablement assurable. Là encore, on a estimé que les avantages seraient la sécurité juridique et la prévisibilité.

99. On a suggéré que la limite fixée à la responsabilité du chargeur s'étende à toutes ses responsabilités potentielles, y compris celles qui étaient liées à la perte physique. Cette suggestion a bénéficié d'un certain appui. On a aussi proposé qu'une disposition indique dans quelles circonstances cette limite pourrait être dépassée. Cette suggestion n'a pas été retenue par le Groupe de travail, non plus qu'une suggestion visant à lier les surestaries au retard, et à les soumettre ainsi à une limite.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le traitement de la responsabilité en cas de préjudice économique ou indirect résultant d'un retard*

100. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De retenir comme approche optimale pour le projet de convention, en ce qui concerne le traitement de la responsabilité en cas de préjudice purement économique ou de dommages indirects résultant d'un retard de la part du chargeur ou du transporteur, la troisième option, sous réserve de trouver un moyen approprié de limiter la responsabilité du chargeur dans ces cas.

**Propositions concernant la fixation d'une limite appropriée pour la responsabilité du chargeur en cas de retard**

101. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait précédemment décidé de retenir comme approche optimale pour le projet de convention, en ce qui concerne le traitement de la responsabilité en cas de préjudice purement économique ou de dommages indirects résultant d'un retard de la part du chargeur ou du transporteur, la "troisième option" (décrite dans le document A/CN.9/WG.III/WP.74 et examinée aux paragraphes 92 et 93 ci-dessus), sous réserve qu'il trouve un moyen approprié de limiter la responsabilité du chargeur dans ces cas.

102. Il a été rappelé au Groupe de travail que la proposition de retenir la responsabilité du chargeur en cas de retard était destinée à tenir compte des pays où la responsabilité en cas de préjudice purement économique résultant d'un retard de la part du chargeur ou du transporteur n'était pas reconnue, sauf si elle était prévisible, et si la réparation de ce préjudice était mentionnée dans le contrat de transport. Dans ces pays, les transporteurs craignaient que, si un chargeur était responsable d'un retard, ils puissent néanmoins, aux termes du projet de convention, être tenus responsables de ce retard envers tous les autres chargeurs ayant des marchandises à bord du navire. Les chargeurs dans ces pays craignaient de leur côté d'être exposés à une responsabilité potentiellement très importante en cas d'action récursoire du transporteur.

103. Il a été proposé que toute disposition relative à la responsabilité du transporteur en cas de retard précise que celui-ci ne serait pas responsable du préjudice ou dommage causé dans la mesure où il était imputable à un acte ou une omission d'un autre chargeur. Cette proposition a été appuyée. Il a cependant été dit qu'une telle précision était inutile et risquait de créer la confusion puisqu'une telle exonération était déjà incluse dans le principe général contenu au projet d'article 17-1, qui dégageait le transporteur de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouvait que "la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard [n'était] pas attribuable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19". À cela on a répondu que, comme le projet d'article 17 pourrait donner lieu à différentes interprétations par les tribunaux qui concluraient malgré tout à la responsabilité d'un transporteur, peut-être pour ne pas avoir mis en place des systèmes visant à empêcher un tel retard, la précision serait tout de même utile.

104. Il a été noté qu'une telle disposition était uniquement destinée à définir une limite pour le préjudice économique résultant d'un retard, mais que cette limite ne s'appliquerait pas au préjudice matériel ou indirect dû au manquement à d'autres obligations contractuelles, par exemple au fait de ne pas avoir informé le transporteur de la dangerosité des marchandises transportées ou de ne pas les avoir marquées ou étiquetées en conséquence (voir projet d'article 33), manquement pour lequel le chargeur devrait assumer une responsabilité illimitée de plein droit (voir par. 95 ci-dessus). De plus, le chargeur serait toujours tenu responsable du préjudice indirect résultant d'un dommage matériel causé au navire ou à d'autres cargaisons, ou de dommages corporels, en cas de manquement à ses obligations en vertu des articles 28, 30 et 32.

*Possible limitation de la responsabilité du chargeur en cas de retard*

105. Rappelant le débat du Groupe de travail sur les moyens possibles de limiter la responsabilité du chargeur en cas de retard (voir par. 94 à 100 ci-dessus), il a été suggéré qu'un montant fixe de 500 000 DTS soit envisagé. Il a été expliqué qu'un montant fixe était proposé parce qu'il s'était avéré difficile de fixer la limite en fonction du poids ou de la valeur des marchandises ou encore du fret, aucun de ces facteurs ne correspondant en effet nécessairement au risque en question. Ainsi, un chargeur expédiant des déchets pouvait causer un préjudice aussi important qu'un chargeur expédiant du matériel électronique. Il a été noté que, bien que quelque peu arbitraire, ce montant était fondé sur les taux de fret moyens pour un conteneur, de 1 500 à 3 000 dollars des États-Unis, et que le montant total de la limite était jugé suffisant pour que les chargeurs soient entièrement responsables des retards ordinaires, tout en étant protégés contre des risques excessifs dans les cas exceptionnels.

106. Il a été suggéré que l'on demande aux assureurs si le montant proposé était adéquat, ou si une limitation générale de la responsabilité du chargeur en cas de préjudice purement économique serait plus appropriée. Il pourrait être nécessaire, a-t-on estimé, d'entreprendre une analyse coût-avantages, afin de déterminer si la limite proposée constituait un risque assurable et si elle affecterait ou non les taux de fret et aurait un impact négatif sur le commerce international. En réponse à l'opinion selon laquelle une limitation générale de la responsabilité du chargeur résultant d'un retard pourrait être plus adéquate, il a été dit qu'une telle approche pourrait nécessiter une limite plus élevée pour tenir compte du risque, relativement faible, de préjudice extraordinaire.

*Proposition concernant la possibilité de demander réparation des dommages*

107. Il a été observé que ce point n'était pas expressément mentionné dans le projet de convention mais que, comme dans un certain nombre de droits internes, la prévisibilité et la causalité devraient être des éléments nécessaires à l'obtention de dommages-intérêts. Il a été dit que le projet de convention devrait comprendre une disposition visant à préciser que la question de la possibilité de demander réparation de préjudices purement économiques n'y était pas traitée et était donc renvoyée au droit national. Afin de préciser ces questions, il a été proposé d'ajouter au projet de convention une disposition qui pourrait être libellée comme suit: "Sans préjudice de l'article 23, aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des règles relatives aux types de dommages pouvant être réparés en vertu de la loi applicable". Il a été suggéré que ce principe soit applicable tant aux transporteurs qu'aux chargeurs, et que le secrétariat examine la manière dont il s'appliquerait aux régimes de responsabilité visés par le projet de convention.

108. On a demandé ce que recouvrait l'expression "loi applicable" dans la proposition, et si elle renvoyait à la loi du contrat ou à la loi du for. À cet égard, on a suggéré que, comme il s'agissait de préjudice économique, il soit fait référence à la loi du for. Selon une autre suggestion, cette question devait être laissée à l'interprétation des tribunaux. On a également exprimé la crainte que la proposition n'aboutisse à une absence totale de responsabilité en cas de retard si, selon la loi applicable, le préjudice économique ne donnait pas lieu à responsabilité.

*Proposition relative à la liberté contractuelle*

109. On s'est posé la question de savoir si la limitation de la responsabilité du chargeur devait être soumise à la liberté contractuelle. Comme indiqué plus loin (voir par. 190 à 194 ci-dessous), le Groupe de travail a décidé, lorsqu'il a examiné le projet d'article 65 (relatif à la limitation de la responsabilité pour le préjudice causé par le retard du transporteur), de laisser l'expression "sauf convention contraire" entre crochets jusqu'à ce qu'il ait déterminé s'il fallait que le projet de convention prévoie ou non la responsabilité du chargeur en cas de retard. Il a été proposé que, si le projet d'article 65 permettait au transporteur d'introduire dans son connaissance une clause excluant ou limitant sa responsabilité en cas de retard, cette exclusion ou limitation bénéficie automatiquement au chargeur qui réduirait proportionnellement sa propre responsabilité en cas de retard. Il a été estimé que le fait de créer un avantage mutuel dans une telle disposition rendrait plus acceptable l'expression "sauf convention contraire" dans le projet d'article 65.

*"Ensemble" formé par les trois propositions*

110. Il a été dit que la proposition visant à soumettre la limite de responsabilité à la liberté contractuelle et celle visant à limiter les dommages dont la cause était très éloignée en vertu de la loi applicable étaient complémentaires. On a noté que l'article 23 définissait un mode de calcul de la réparation payable par le transporteur en cas de perte ou d'endommagement des marchandises. On a noté également que le transporteur pourrait aussi être responsable d'autres types de préjudice, et que la disposition proposée en ce qui concerne le respect des règles nationales relatives à la causalité et à la prévisibilité des dommages explicitait ce qui était jusqu'alors implicite dans le projet de convention.

111. Si, d'une manière générale, le Groupe de travail a accueilli favorablement l'ensemble constitué par les trois propositions relatives à l'établissement d'une limite pour la responsabilité du chargeur en cas de préjudice purement économique résultant d'un retard, certaines préoccupations ont été exprimées quant à la proposition sur la liberté contractuelle. Des doutes ont été émis quant à la manière dont le principe de proportionnalité fonctionnerait en pratique, notamment dans les cas où, par exemple, la liberté contractuelle était invoquée pour choisir une toute autre manière d'évaluer le préjudice. On s'est également demandé si, d'une manière générale, cette approche serait la bonne, et on a déclaré qu'il faudrait examiner attentivement le nouveau texte proposé.

112. Il a été estimé, et cet avis a été appuyé, que le texte retenu devrait clairement indiquer que la limitation de la responsabilité du chargeur ne s'appliquait pas aux obligations contractuelles, notamment les surestaries ou les dommages-intérêts pour immobilisation d'un navire découlant d'une charte-partie. Il a également été convenu qu'aucune décision définitive ne pourrait être prise sur les propositions tant que l'on ne disposerait pas d'un texte écrit.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les trois propositions relatives à la limitation de la responsabilité du chargeur en cas de retard*

113. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que, compte tenu de ce qui précède, une proposition écrite sur la question de la limitation de la responsabilité du chargeur en cas de retard devrait être établie pour examen lors d’une prochaine session;
- Qu’un texte devrait aussi être élaboré sur le respect des règles nationales relatives à la possibilité demander réparation des dommages purement économiques et sur la possibilité de recourir à la liberté contractuelle pour modifier la limite de responsabilité du chargeur et du transporteur, possibilité exprimée par les mots “sauf convention contraire” dans le projet d’article 65.

## **Droits d’action – Chapitre 14**

114. Le Groupe de travail était saisi du chapitre 14 comprenant les projets d’article 67 et 68 tels qu’actuellement rédigés et contenus dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 ainsi que d’un document d’information sur cette question publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.76. Il a rappelé que la question des droits d’action avait fait l’objet d’un échange de vues préliminaire à sa neuvième session (A/CN.9/510, par. 58 et 59), puis d’un examen détaillé à sa onzième session (A/CN.9/526, par. 149 à 162).

115. Avant de passer à l’examen du projet de chapitre quant au fond, le Groupe de travail s’est demandé s’il y avait même lieu d’en conserver les dispositions. À cet égard, il a été rappelé que lors de sessions précédentes, l’idée de supprimer entièrement ce projet de chapitre avait été appuyée (voir A/CN.9/WG.III/WP.56, note 237; et A/CN.9/526, par. 152 et 157).

116. Il a été souligné que le projet de chapitre essayait d’offrir des réponses uniformes à des questions pratiques importantes pour lesquelles divers systèmes juridiques proposaient des solutions différentes. Il était toutefois devenu manifeste que l’objectif du chapitre, aussi louable fût-il, était exagérément ambitieux et qu’il était peu probable que le Groupe de travail parvienne à un consensus sur son contenu.

117. Bien que certains aspects du projet d’article 67 puissent être incorporés dans les dispositions énoncées au chapitre 6 concernant la responsabilité du transporteur, la suppression du chapitre 14 du projet de convention a été fortement appuyée. On a toutefois déploré le fait que, si le projet de chapitre était supprimé du projet de convention, de nombreux problèmes en rapport avec les droits d’action seraient régis par des droits internes, qui risquaient d’être divergents. Par exemple, on pourrait souvent supposer à tort que le porteur d’un connaissement jouissait d’un droit d’action exclusif. De même, dans le cas d’un document non négociable, l’incertitude subsisterait quant au point de savoir si une personne qui n’était pas partie au contrat de transport, mais qui avait subi un dommage, pourrait exercer un droit d’action.

### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de chapitre 14*

118. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De supprimer le chapitre 14 dans sa totalité;

- D'envisager d'incorporer certains aspects de l'article 67 dans le chapitre 6 (responsabilité du transporteur).

### **Délai pour agir – Chapitre 15**

119. Le Groupe de travail était saisi du chapitre 15 comprenant les projets d'articles 69 à 71 tels qu'actuellement rédigés et contenus dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, ainsi que d'un document d'information sur cette question publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.76. Il a rappelé que la question du délai pour agir avait fait l'objet d'un échange de vues préliminaire à sa neuvième session (A/CN.9/510, par. 60), puis d'un examen détaillé à sa onzième session (A/CN.9/526, par. 163 à 182). Il a été rappelé que lors de ses sessions précédentes, le Groupe de travail n'avait pas remis en question la nécessité de ce projet de chapitre.

#### *Types d'actions visés*

120. Le Groupe de travail a commencé par examiner quel devrait être le champ d'application du chapitre, et en particulier les types d'actions visés.

121. Il y a eu un large accord au sein du Groupe sur le fait que le projet de chapitre devrait s'appliquer aux actions liées à un contrat de transport dans le cadre du projet de convention. Les autres types d'actions entre le chargeur, le transporteur et la partie exécutante maritime (par exemple, pour fret non payé) ne seraient pas touchés par le projet de chapitre.

122. Le Groupe de travail a ensuite examiné si le délai de prescription devrait s'appliquer uniquement aux actions contre le transporteur ou la partie exécutante maritime, ou s'il devrait être étendu aux actions contre les chargeurs. Il a été rappelé au Groupe de travail que cette question avait été examinée à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 166).

123. L'idée de limiter le champ d'application du chapitre aux actions contre le transporteur et la partie exécutante maritime et de laisser le droit interne fixer le délai pour agir dans tous les autres cas a recueilli un certain soutien. À l'appui de cette idée, on a fait valoir que si les actions contre les transporteurs, qui dans la plupart des cas concernaient la perte ou l'endommagement de marchandises, étaient dans l'ensemble de même nature, les actions potentielles contre les chargeurs, par exemple à la suite d'un retard imputable à des informations inexacts ou d'un dommage causé à un navire par des marchandises dangereuses, pouvaient porter sur des situations beaucoup plus diverses. Les actions de ce type pourraient par conséquent exiger des recherches approfondies de la part du transporteur et donc nécessiter plus de temps que les demandes ordinaires concernant les marchandises pour être préparées correctement. Elles ne devraient pas être soumises à un délai de prescription dans le cadre du projet de convention.

124. À l'encontre d'une telle limitation, il a été suggéré que, dans un souci de prévisibilité et d'égalité de traitement entre toutes les parties à un contrat de transport, le chapitre s'applique à la fois aux actions contre les transporteurs et aux actions contre les chargeurs. Il a été dit que les différences de nature entre les actions pouvant être intentées contre les chargeurs et celles qui pouvaient l'être

contre les transporteurs n'avaient pas d'importance étant donné que le chapitre n'exigeait pas que tous les arguments relatifs à l'affaire aient été présentés dans le délai de prescription, mais introduisait simplement un délai dans lequel les procédures judiciaires ou arbitrales devraient être engagées.

125. Le Groupe de travail a examiné les arguments présentés en faveur des deux propositions. Il est finalement convenu que le projet de convention devrait régir aussi bien les actions contre le transporteur et la partie exécutante que les actions contre le chargeur.

#### *Durée du délai de prescription*

126. Le Groupe de travail a ensuite abordé la question du délai pendant lequel une action pourrait être intentée. L'idée de fixer des délais différents en fonction de la nature de l'action a bénéficié d'un certain soutien. Il a été dit qu'un délai plus long (éventuellement de deux ans) conviendrait pour les actions contre les chargeurs, étant donné leur nature probablement plus complexe, alors qu'un délai plus court (un an) pourrait être adopté pour les actions contre les transporteurs. Selon l'avis qui a prévalu au sein du Groupe de travail, toutefois, un délai unique applicable à toutes les parties était préférable. La proposition visant à retenir un délai d'un an pour toutes les actions, du fait qu'il s'agissait de la durée actuellement utilisée dans de nombreux pays, a été appuyée. Il a été dit qu'une durée plus longue risquait d'avoir un effet négatif sur le règlement des sinistres étant donné la tendance, observée dans la pratique, à retarder la soumission des demandes de règlement jusqu'à ce que le délai de prescription ait pratiquement expiré. L'avis qui l'a emporté au sein du Groupe de travail, toutefois, était que les éventuelles difficultés liées aux actions contre le chargeur pouvaient être mieux prises en compte avec un délai de prescription de deux ans pour toutes les actions.

#### **Projet d'article 69. Prescription des actions**

127. Le Groupe de travail a ensuite examiné les deux variantes de l'article 69 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et reproduites au paragraphe 19 du document A/CN.9/WG.III/WP.76. Plusieurs questions ont été examinées en rapport avec cet article. Il a été noté que la variante A faisait référence au fait que le transporteur ou le chargeur était "dégagé de toute responsabilité" si une procédure judiciaire ou arbitrale n'était pas introduite dans un délai d'un an. La variante B, quant à elle, faisait référence au fait que les "droits" (ou "actions") étaient "éteints" (ou "prescrites") si une procédure judiciaire ou arbitrale n'était pas introduite dans un délai d'un an.

128. Le Groupe de travail a rappelé que le choix entre les deux variantes posait plusieurs questions de fond. Il a été rappelé que la distinction entre un "délai de prescription" et l'extinction d'un droit avait été discutée lors d'une session précédente et que cette différence pouvait avoir une incidence sur l'applicabilité du délai ou le choix de la loi applicable (A/CN.9/526, par. 167).

129. Des avis différents ont été exprimés quant à la manière de formuler le principe de la prescription. Il a été signalé que la nature et l'effet d'un délai de prescription variaient en fonction des systèmes juridiques. Alors que, dans certains systèmes, l'expiration du délai emportait généralement l'extinction du droit auquel le délai se rapportait, dans d'autres, le délai privait uniquement la partie titulaire du droit de la

possibilité de le faire valoir au moyen d'une action en justice. Certains systèmes juridiques appliquaient les deux règles en fonction de la nature de la demande, la partie concernée voyant son droit éteint dans certains cas et ne pouvant pas le faire valoir dans d'autres. Il a également été souligné qu'une telle distinction avait un certain nombre de conséquences pratiques, comme le fait de savoir si une partie à un contrat dont la demande était soumise au délai de prescription conservait la possibilité de faire valoir sa demande, même après l'expiration du délai, comme moyen de défense afin d'obtenir une compensation dans une action introduite par l'autre partie. Cette possibilité existait pour les droits que le délai rendait seulement impossibles à faire valoir, mais non lorsque les droits étaient éteints.

130. L'adoption d'une règle selon laquelle le délai de prescription éteindrait les droits du demandeur en vertu du projet de convention a bénéficié d'un certain soutien. L'approche adoptée dans la variante A devrait donc être retenue. En pratique, cela signifierait que la partie dont le droit était éteint ne pourrait pas faire valoir ce droit "prescrit" pour obtenir une compensation, ce qui était confirmé, a-t-on dit, par d'autres instruments internationaux antérieurs sur le transport des marchandises, en particulier la CMR et la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (2000) (CMNI), qui interdisaient expressément la compensation des demandes prescrites.

131. Selon l'avis qui a prévalu toutefois, le projet d'article 69 devrait uniquement viser l'exercice de son droit par le demandeur et en conséquence l'approche adoptée dans la variante B, sous réserve de conserver uniquement la référence aux "actions" plutôt qu'aux "droits", était préférable. Il a été dit que cette approche, qui préserverait les droits à compensation du demandeur, était en accord avec la solution adoptée dans la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. Elle avait également l'avantage de ne pas préserver le droit des parties de choisir d'introduire ou non une demande en fonction des bénéfices qu'elles en attendaient par rapport au coût de l'action. Sans possibilité de compensation, les parties pourraient être incitées à aller jusqu'à introduire des demandes coûteuses afin de se protéger contre une demande éventuelle de l'autre partie au contrat.

132. Il a été demandé si le délai de prescription prévu dans le projet de convention pourrait être suspendu ou interrompu et, dans l'affirmative, dans quels cas. Il a été dit que différents systèmes juridiques prévoyaient plusieurs possibilités de suspension ou d'interruption d'un tel délai. Compte tenu de la diversité des solutions adoptées dans les droits internes, la proposition de laisser à ces derniers le soin de régler la question a été appuyée. À cet égard, il a été suggéré que le projet de convention prévoie une disposition indiquant quelle loi devrait régir cette question, auquel cas un choix devrait être fait entre la loi applicable au contrat et la loi du for. Le Groupe de travail avait conscience des différences entre droits internes sur la question de la suspension ou de l'interruption des délais de prescription, mais d'une manière générale a été d'avis que le projet de convention devrait offrir une règle uniforme sur la question au lieu de la laisser aux droits internes. Il est généralement convenu que le projet de convention devrait expressément exclure toute forme de suspension ou d'interruption du délai de prescription, sauf dans les cas où les parties s'étaient mises d'accord sur cette suspension au titre du projet d'article 71.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 69*

133. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- D'appliquer le projet d'article 69 aux actions formées contre le transporteur et le chargeur;
- De fixer le délai à deux ans pour les deux types d'actions;
- D'utiliser la variante B, sans la référence à l'extinction des "droits", comme base pour exprimer le principe du délai de prescription;
- De n'autoriser aucune suspension ni interruption du délai, sauf accord des parties au titre du projet d'article 71;
- De laisser la possibilité à la partie dont l'action était prescrite conformément au projet d'article 69 d'obtenir compensation; et
- De demander au secrétariat de préparer une version révisée du projet d'article en tenant compte des considérations ci-dessus.

**Projet d'article 70. Point de départ du délai de prescription**

134. Le Groupe de travail a noté que le projet d'article 70 qui prévoyait le point de départ du délai de prescription avait été examiné à sa dix-septième session (A/CN.9/526, par. 170). À cette occasion, on avait dit préférer que le point de départ soit la date de la livraison effective plutôt que la date de livraison fixée dans le contrat de transport et que la date de livraison contractuelle serve de référence en cas de perte totale des marchandises. Une question restée en suspens à ce propos était de savoir s'il fallait appliquer le même point de départ aux actions contre le transporteur, la partie exécutante maritime et le chargeur.

*Actions contre le transporteur et la partie exécutante maritime*

135. Il a été généralement convenu que la disposition avait pour objet d'introduire un élément de sécurité en permettant de déterminer aisément une date de référence, sur la base de laquelle une personne souhaitant engager une action pourrait le faire et une personne éventuellement visée par une action pourrait savoir si celle-ci avait lieu ou non d'être intentée, de sorte que l'expiration du délai de prescription serait également sûre et prévisible.

136. On s'est toutefois demandé s'il était suffisamment clair que l'intention du projet d'article était de désigner la date de la livraison effective. Selon un avis, le renvoi aux paragraphes 4 et 5 du projet d'article 11, sur la durée de la responsabilité, masquait cette intention, dans la mesure où la notion de "livraison" aux fins du projet d'article 70 risquait d'être rattachée aux clauses du contrat de transport qui fixaient la date de livraison. Il a été noté à ce propos qu'un tribunal cherchant à établir ce qui constituait la livraison pourrait dans tous les cas se reporter au projet d'article 11. Le Groupe de travail est convenu que le projet d'article devrait se référer uniquement à la "livraison", sans renvoyer aux paragraphes 4 et 5 du projet d'article 11, étant donné que cette notion, que l'on retrouvait dans un contexte analogue à l'article 3-6 des Règles de La Haye-Visby et à l'article 20-3 des Règles de Hambourg, était bien comprise et avait été amplement clarifiée dans la jurisprudence.

137. Il a été proposé qu'en cas de perte totale des marchandises, on prenne comme date de référence celle où le transporteur avait pris en charge les marchandises au lieu de celle où il avait "achevé la livraison". On a aussi proposé que cette nouvelle date de référence s'applique à la fois aux demandes ordinaires et aux cas de perte totale. Il a été dit que la référence à la date où le transporteur prenait en charge les marchandises, qui devait figurer dans les données du contrat en vertu du projet d'article 38-1 f) i), introduirait un élément objectivement vérifiable pour déterminer le point de départ du délai de prescription et contribuerait davantage à la sécurité juridique qu'une référence à la "livraison", qui pourrait exiger une constatation des faits. Il a en outre été estimé que la décision du Groupe de travail de fixer le délai de prescription à deux ans laisserait suffisamment de temps pour tenir compte de cette date antérieure. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien, mais selon un avis, le fait que le délai de prescription commencerait à courir avant que ne naisse le droit d'agir risquait de poser un problème. Dans l'ensemble, le Groupe de travail a préféré retenir l'approche bien connue de la date de la livraison effective, telle qu'elle était adoptée dans les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg, au motif que ces dernières avaient fait leurs preuves. L'idée de tenir des discussions futures sur l'utilisation de la date où le transporteur prenait en charge les marchandises comme la date de référence en cas de perte totale a toutefois été appuyée.

138. Certains se sont prononcés en faveur du texte des Règles de Hambourg car il faisait référence à la livraison partielle qui n'était pas expressément traitée dans le projet d'article 70 tel qu'il était actuellement rédigé.

139. Il a été rappelé que l'article 70, dans sa forme actuelle, contenait une règle spécifique pour les cas de perte totale des marchandises puisqu'il n'y aurait alors évidemment pas de "livraison". La règle supplétive dans ce projet d'article rattachait le délai de prescription au "[dernier] jour où" les marchandises "auraient dû être" livrées. Selon un avis, les mots "auraient dû être livrées" pouvaient être ambigus. À cela, il a été répondu que la référence à la date où les marchandises "auraient dû" être livrées était une disposition supplétive acceptée en cas de perte totale, car elle établissait la date de livraison contractuelle, qui devrait être vérifiable à partir des données du contrat, comme le point de départ du délai de prescription. On a en outre expliqué que la référence au "dernier" jour où les marchandises auraient dû être livrées visait à tenir compte des cas où il n'était pas exigé que les marchandises soient livrées à une date précise, mais au cours d'une certaine période, par exemple une semaine ou un mois déterminé.

140. Des doutes ont été émis sur le point de savoir s'il fallait appliquer la même date de référence aux actions contre une partie exécutante maritime. On a dit qu'un point de départ uniforme avait pour avantage de répondre au souci pratique d'assurer la prévisibilité et la sécurité. Un certain scepticisme a toutefois été exprimé quant à un point de départ uniforme qui se situerait avant que la partie exécutante maritime ait reçu ou pris sous sa garde les marchandises. Certains ont estimé que le délai de prescription d'une action contre la partie exécutante maritime ne devrait courir qu'à compter de la date à laquelle réparation pouvait être demandée. On a fait observer que, même s'il en était ainsi, étant donné que le Groupe de travail avait décidé d'un délai de deux ans et que la date ne désignait que le point de départ du délai de prescription, il ne serait pas trop contraignant d'appliquer la même date.

*Action contre le chargeur*

141. Il a été rappelé que des doutes avaient été émis sur le point de savoir si le moment de la livraison pouvait servir de référence pour le délai de prescription des actions contre le chargeur (A/CN.9/526, par. 173). On a dit que, compte tenu de la nature différente des actions qui pouvaient être intentées contre les chargeurs et contre les transporteurs, il faudrait retenir une date différente pour le point de départ de ce délai, à savoir la date à laquelle le dommage était survenu. D'une façon générale, on a dit que, conformément à des principes de droit bien établis, un délai de prescription ne commençait à courir que lorsque la partie à laquelle il s'appliquait avait acquis un droit contre l'autre partie. Étant donné la grande diversité des actions possibles que les transporteurs pouvaient intenter contre les chargeurs, par opposition aux types plus standard d'actions concernant les marchandises, le Groupe de travail devrait essayer de mettre au point des règles spécifiques. On pourrait aussi utiliser une règle générale faisant référence au moment où le transporteur avait acquis un droit contre le chargeur, si l'on estimait que la formulation de règles plus précises n'était pas possible. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien.

142. Selon l'avis contraire, cependant, il serait préférable, dans le souci d'accroître la sécurité juridique et la prévisibilité, de prévoir la même date comme point de départ pour les actions contre le chargeur et les actions contre le transporteur. On a fait observer que, dans la plupart des cas, les actes du chargeur qui risquaient de causer un préjudice au transporteur, comme le défaut de fourniture d'informations sur la nature dangereuse des marchandises ou d'instructions appropriées pour leur manutention, se produisaient généralement longtemps avant la livraison desdites marchandises, de sorte que, dans la pratique, le transporteur avait déjà bénéficié du fait que le délai de prescription ne courrait pas avant la livraison des marchandises. On a dit aussi que la date de livraison, qui était un événement matériel facilement vérifiable, contribuait mieux à promouvoir la sécurité juridique qu'une référence au moment où le chargeur avait manqué à ses obligations ou causé un préjudice au transporteur, qui différerait inévitablement d'un cas à l'autre. Le Groupe de travail a approuvé ce point de vue et est convenu que le délai de prescription devrait commencer à courir à la même date pour les actions contre le chargeur et les actions contre le transporteur.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 70*

143. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver le texte du projet d'article 70 mais de le modifier pour supprimer les références à l'article 11 et tenir compte du libellé de l'article 20-2 des Règles de Hambourg; et
- De conserver le mot "dernier" et de supprimer les crochets qui l'entourent.

**Projet d'article 71. Prorogation du délai de prescription**

144. On a fait observer qu'il existait une disposition permettant aux parties de proroger le délai de prescription dans les Règles de La Haye-Visby (art. 3-6) et dans les Règles de Hambourg (art. 20-4). On a noté que le projet d'article 71 s'inspirait largement des Règles de Hambourg dans ce sens qu'il permettait à une personne

contre laquelle une demande était formée de prolonger le délai de prescription par une déclaration à tout moment pendant ce délai. Il a été noté que le projet d'article 71 différait des Règles de La Haye-Visby, qui exigeaient un accord et pouvaient permettre une prorogation même après l'expiration du délai de prescription.

145. En réponse à une question concernant la condition de forme de la déclaration visée à l'article 71, on a souligné que le projet d'article 3 exigeait que la déclaration soit écrite mais qu'il admettait aussi les communications électroniques.

146. Le Groupe de travail a considéré que la condition de forme était appropriée.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 71*

147. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé de conserver le texte existant du projet d'article 71.

**Projet d'article 72. Action récursoire**

148. Le Groupe de travail a rappelé que le projet d'article 72 prévoyait une prorogation spéciale du délai de prescription en cas d'action récursoire, de manière que, par exemple, le transporteur ait suffisamment de temps pour intenter une action contre un transporteur sous-traitant lorsque l'action exercée contre lui-même était intentée immédiatement avant l'expiration d'un délai de prescription. On a rappelé qu'il y avait une règle similaire à la fois dans les Règles de La Haye-Visby (art. 3-6 *bis*) et dans les Règles de Hambourg (art. 20-5).

149. Le Groupe de travail était saisi de deux variantes (figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et reproduites dans le document A/CN.9/WG.III/WP.76, par. 47). On a fait observer que ces variantes prévoyaient une date différente pour le commencement du délai de 90 jours supplémentaires après l'expiration du délai indiqué à l'article 69.

150. On a rappelé que la variante B avait été rédigée pour répondre à la préoccupation de certains pays de droit romano-germanique où une action récursoire ne pouvait être intentée qu'après le prononcé du jugement définitif. Il a été dit toutefois que l'alinéa a) du projet d'article 72 traitait cette situation de façon adéquate en faisant référence au délai déterminé par la loi applicable de l'État où la procédure était engagée.

151. Dans le souci de renforcer la sécurité juridique, il a été proposé que l'on prévoie l'obligation d'aviser rapidement la personne contre laquelle une action récursoire pourrait être exercée, de manière qu'elle puisse préserver des éléments de preuve qui risqueraient autrement d'être perdus pendant ce délai. Il a été suggéré que cette notification soit adressée dans les 90 jours faisant suite à l'expiration du délai de prescription, et que cette période ne puisse être prorogée. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 72*

152. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De supprimer la variante B; et

- De conserver la variante A en la modifiant pour y inclure des variantes éventuelles concernant la notification de l’action initiale.

### **Projet d’article 73. Demandes reconventionnelles**

153. Il a été rappelé que le projet d’article 73 tenait compte de la suggestion faite à la onzième session du Groupe de travail selon laquelle il faudrait, dans le projet de convention, appliquer aux demandes reconventionnelles le même traitement qu’aux actions récursoires (voir A/CN.9/526, par. 177).

154. Des préoccupations ont été exprimées à propos du projet d’article 73 qui, tel que libellé, était peu clair et trop général. Il a été proposé de le réviser pour qu’il se limite aux demandes reconventionnelles formées à des fins de compensation. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait déjà décidé de conserver dans le projet d’article 69, la référence à des “actions” plutôt qu’à des “droits”, ce qui préserverait le droit à compensation du demandeur, de sorte que le projet d’article 73, dans son libellé actuel, était superflu. Le Groupe de travail est convenu qu’il faudrait examiner l’emplacement d’une telle disposition sur la compensation à un stade approprié.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 73*

155. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- D’élaborer une version révisée du projet d’article 73 portant sur une règle relative à la compensation et d’incorporer cette version soit dans le projet d’article 73, soit à un autre endroit approprié dans le projet de convention.

### **Projet d’article 74. Actions contre l’affréteur coque nue**

156. Il a été rappelé que le projet d’article 74 levait les inquiétudes liées au fait que le délai de prescription puisse expirer avant qu’un demandeur ait identifié l’affréteur coque nue qui était le “transporteur” responsable en vertu du projet d’article 40-3. Il a été convenu de remanier le libellé de l’article 74 pour tenir compte de la décision du Groupe de travail de reformuler le paragraphe 3 de l’article 40 (voir par. 17 à 25 et 28 ci-dessus) et de maintenir entre crochets la version révisée du projet d’article 74, pour examen à une session ultérieure.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 74*

157. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé de maintenir entre crochets le texte du projet d’article 74 et de le remanier en tenant compte de sa décision relative au projet d’article 40-3.

### **Article supplémentaire éventuel concernant le désistement d’instance en vertu du projet d’article 80-2**

158. Le Groupe de travail a rappelé qu’il avait été proposé, à sa seizième session, que le projet de convention prévoie une disposition sur le délai pour agir en rapport avec le désistement d’instance en vertu du projet d’article 80-2 (voir A/CN.9/591, par. 57).

159. Il a été estimé qu'en général, les actions susceptibles de désistement en vertu du projet d'article 80-2 seraient celles engagées par le transporteur en déclaration de non-responsabilité et non celles légitimes exercées contre le chargeur, telles qu'une action en responsabilité en vertu du chapitre 8 (voir A/CN.9/591, par. 57 à 59). Le Groupe de travail est convenu qu'il n'était pas nécessaire d'avoir une règle spéciale concernant le désistement d'instance prévu au projet d'article 80-2.

*Conclusions du Groupe de travail concernant un article supplémentaire éventuel*

160. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé qu'aucun article supplémentaire concernant le désistement d'instance n'était nécessaire.

### **Limitation de la responsabilité du transporteur – Chapitre 13**

161. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné la question de la limitation de la responsabilité du transporteur pour la dernière fois à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 25 à 31 et 38 à 62) et avant cela à sa dixième session (voir A/CN.9/525, par. 65 à 70 et 81 à 92). Il a également été rappelé qu'un document contenant des informations relatives au retard avait été présenté par le Gouvernement chinois (A/CN.9/WG.III/WP.72), et que des propositions écrites sur la question avaient été soumises au Groupe de travail pour examen à sa session en cours (voir A/CN.9/WG.III/WP.73, par. 29 à 36, et A/CN.9/WG.III/WP.77). L'examen, par le Groupe de travail, des dispositions sur la limitation de la responsabilité du transporteur s'est basé sur le texte figurant aux annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

#### **Projet d'article 64. Fondement de la limitation de la responsabilité**

*Paragraphe 1*

162. Il a été noté que le paragraphe 1 du projet d'article 64 prévoyait une méthode pour calculer la limite de responsabilité du transporteur. Comme dans les Règles de La Haye-Visby et de Hambourg, il s'agissait d'un calcul par colis ou par kilogramme de marchandises perdues ou endommagées dans lequel le plus élevé des deux montants obtenus serait retenu. Il a également été rappelé que le paragraphe 1 prévoyait une exception lorsque "la nature et la valeur" des marchandises perdues ou endommagées avaient été déclarées par le chargeur avant l'expédition et figuraient dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur avait été convenu entre les parties au contrat de transport. Le Groupe de travail a convenu que le montant final de la limite de responsabilité qui serait inséré au paragraphe 1 devrait être considéré comme un élément de l'équilibre général du régime de responsabilité prévu par le projet de convention et que, par conséquent, il poursuivrait son examen de ce paragraphe sans mentionner de chiffres ou de montants précis à ce stade des débats. Par ailleurs, la procédure d'amendement tacite de la limite de responsabilité du transporteur, figurant dans le projet d'article 104 du projet de convention, qui offrait davantage de souplesse pour des ajustements ultérieurs de cette limite, et la règle au paragraphe 2 du projet d'article 64 relative à la perte ou au dommage dont l'origine était non localisée méritaient – a-t-on dit – d'être prises en considération à ce sujet.

*Commentaires généraux*

163. On a rappelé au Groupe de travail la raison générale pour laquelle une limitation de la responsabilité du transporteur était incluse dans le projet de convention et dans d'autres conventions relatives au transport. Il a été dit que l'objectif premier de dispositions relatives à la limitation de la responsabilité était de régler la relation entre deux parties commerciales de manière à ce que chacune ait droit à un avantage. Il a été rappelé que, si sa responsabilité n'était pas limitée, le transporteur serait tenu de la totalité de la perte ou du dommage et que, lorsque les marchandises étaient placées dans des conteneurs, il n'aurait aucune connaissance de leur contenu et risquerait ainsi de s'exposer à des risques très importants et inattendus. Plutôt que de payer des primes d'assurance élevées, et pour ne pas assumer seul ces risques potentiellement très importants, le transporteur devrait répartir ceux-ci entre tous les chargeurs en augmentant les taux de fret. Si l'on prévoyait une limitation de la responsabilité du transporteur, cette répartition des risques permettait de réduire les coûts des transporteurs et des chargeurs, l'inconvénient étant que le dédommagement intégral des préjudices importants ne serait pas possible. Il a également été observé qu'une limitation adéquate de la responsabilité réduirait le montant des réparations pour certains sinistres au montant de la limite, mais pas dans un nombre de cas trop élevé. Il a encore été noté que la limite optimale serait assez élevée pour inciter les transporteurs à prendre dûment soin des marchandises, mais aussi assez basse pour empêcher les demandes excessives, tout en permettant une bonne répartition des risques entre les parties commerciales.

164. On a estimé que les limites de responsabilité prévues dans les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby s'étaient révélées satisfaisantes. Il a été observé que le paragraphe 1 prévoyait une limite de responsabilité calculée par colis ou par kilogramme, la limite la plus élevée étant applicable. Il a été rappelé que les Règles de La Haye prévoyaient uniquement une limite par colis, alors que les Règles de La Haye-Visby et de Hambourg prévoyaient une limite à la fois par colis et par kilogramme, mais que chacune de ces conventions était antérieure à l'avènement du transport moderne par conteneurs. Ce point était important car, a-t-on dit, avant l'utilisation généralisée des conteneurs, la plupart des marchandises étaient transportées dans une caisse ou une grande boîte en bois comptant comme un colis, alors qu'avec l'emploi généralisé des conteneurs, la limite par colis était basée sur le nombre de colis à l'intérieur d'un conteneur. Avec cette évolution de la pratique, le montant des réparations dues par le transporteur était supérieur à ce qu'il aurait été avec une limite par kilogramme ou avec la limite par colis antérieure à l'ère du transport par conteneurs.

165. Toujours à l'appui de l'opinion selon laquelle les limites de responsabilité prévues dans les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby étaient satisfaisantes, on a fait valoir que les limites fixées dans d'autres conventions sur le transport, comme la CMR ou la COTIF/CIM, n'étaient pas directement comparables à celles établies dans les conventions régissant le transport maritime, car plusieurs des conventions unimodales ne contenaient qu'une limite par kilogramme. De ce fait, a-t-on dit, même si cette limite était bien plus élevée que dans les Règles de La Haye-Visby, en fait, le montant de la réparation était bien supérieur dans les conventions qui prévoyaient un calcul par colis. Il a également été indiqué que d'autres conventions, comme la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport

aérien international de 1999 (Convention de Montréal), qui limitait la responsabilité du transporteur à 17 DTS, fixaient une limite élevée par rapport à d'autres conventions sur le transport, mais contenaient aussi des dispositions interdisant tout dépassement de cette limite même en cas de vol ou d'actes intentionnels, et que le fret payable pour le mode de transport régi par ces autres conventions était bien plus élevé que dans les conventions sur le transport maritime. On a en outre fait observer qu'une comparaison des régimes prévus dans les conventions de transport unimodal pouvait être source de confusion, puisque chaque convention prévoyait des dispositions particulièrement adaptées aux conditions du type de transport visé. À cet égard, on a noté qu'il serait utile d'avoir des chiffres concrets concernant les montants des réparations en cas de perte ou d'endommagement des marchandises et l'incidence des limites par kilogramme ou par colis sur ces montants, mais que ces informations avaient été demandées auprès de plusieurs sources et étaient difficiles à obtenir. Selon un autre avis encore, puisque le transport de porte à porte pouvait être multimodal, il serait utile d'examiner les limites fixées dans les autres conventions unimodales, en particulier pour les cas de perte ou d'endommagement non localisé des marchandises.

166. Il a été fait remarquer également que, par la méthode utilisée pour emballer les marchandises expédiées, le chargeur pouvait en principe choisir unilatéralement si le montant de toute réparation éventuelle en cas de perte ou d'endommagement serait calculé en fonction du poids ou du nombre de colis. On a noté, en outre, que les chargeurs avaient toujours la possibilité, bien qu'ils la saisissent rarement, de déclarer la valeur des marchandises qu'ils expédiaient ou de s'entendre avec le transporteur sur une limite différente et d'éviter ainsi de tomber sous le coup des limites de responsabilité fixées au paragraphe 1.

167. Encore à l'appui de l'avis selon lequel les limites établies dans les Règles de La Haye-Visby étaient satisfaisantes, il a été dit que, dans le transport de vrac, la valeur moyenne des marchandises n'avait pas beaucoup augmenté depuis l'époque des anciennes conventions maritimes, non plus que la valeur moyenne des marchandises conteneurisées dans le transport de ligne régulière.

168. Toutefois, selon un autre point de vue fermement appuyé, il convenait de relever les limites de responsabilité prévues dans les Règles de La Haye-Visby. Il a été noté que, comme la pratique répandue de la conteneurisation avait permis de transporter des marchandises bon marché dans des conteneurs à moindre coût, l'examen de chiffres, tels que la valeur moyenne des marchandises sur une période déterminée, dans le but de décider d'une limite équitable pour la responsabilité du transporteur, pourrait être source d'erreur. Il a également été souligné que les marchandises de grande valeur s'étaient enchéries au cours des dernières années et que l'inflation avait aussi eu une incidence évidente sur la valeur des marchandises en général et entraîné une dépréciation des limites de responsabilité depuis l'adoption des conventions actuelles sur le transport maritime, qui avaient été négociées il y a plusieurs décennies. L'idée que ces facteurs devraient être pris en considération pour déterminer la limite à fixer au paragraphe 1 et que le Groupe de travail devrait envisager d'établir une limite plus élevée que celle prévue dans les anciennes conventions maritimes a été appuyée. Des vues divergentes ont toutefois été exprimées sur les paramètres d'une telle augmentation. Certains ont estimé que seule une légère augmentation serait concevable, alors que d'autres ont été d'avis

que les limites de responsabilité devraient correspondre aux montants prévus dans les Règles de Hambourg ou les dépasser.

169. Outre les aspects historiques et commerciaux, le Groupe de travail a été encouragé à considérer d'autres facteurs afin de déterminer la limite de responsabilité appropriée pour le transporteur. En particulier, il fallait, a-t-on dit, tenir compte de la nécessité de veiller à ce que le projet de convention puisse être largement accepté, en examinant soigneusement la limite fixée dans les conventions antérieures sur le transport maritime. On a estimé – et cette opinion a été appuyée – qu'il était préférable de trouver un juste milieu, ce qui exigerait peut-être d'augmenter les limites prévues dans les anciennes conventions maritimes.

170. On a toutefois appelé l'attention sur le fait que la fixation de la limite de responsabilité au niveau prévu dans les Règles de Hambourg, qui ne régissaient actuellement qu'une part relativement faible des expéditions effectuées dans le monde, constituerait une forte augmentation pour la plus grande partie des marchandises transportées, lesquelles étaient actuellement soumises aux limites inférieures des Règles de La Haye-Visby, voire à des limites encore plus basses, comme cela était le cas dans certaines des principales économies du monde. On a exprimé la crainte, cependant, qu'une décision autre que celle de relever les limites de responsabilité par rapport aux anciennes conventions maritimes ne soit interprétée comme un retour en arrière.

171. Après avoir écouté les différentes vues exprimées, le Groupe de travail a conclu ses discussions en soulignant que celles-ci n'avaient qu'un caractère indicatif à ce stade et en rappelant qu'il était convenu que toute décision concernant la limite de responsabilité devait être considérée comme un élément de l'équilibre général du régime de responsabilité prévu dans le projet de convention.

*“la nature et la valeur des marchandises”*

172. On s'est interrogé sur l'emploi, au paragraphe 1, de l'expression “la nature et la valeur des marchandises” et sur la différence entre celle-ci et les mots “description des marchandises” figurant dans le projet d'article 38-1 a) concernant les données du contrat. Il a été proposé que la terminologie du projet d'article 64-1 soit alignée sur celle du projet d'article 38-1 a), car, a-t-on dit, l'emploi de termes différents risquait d'être une source de confusion s'agissant de l'intention du chargeur en ce qui concerne la valeur déclarée des marchandises. Quelques réserves ont été émises au sujet de cette analyse, car, pensait-on, le projet d'article 38 ayant trait aux marchandises qui se trouvaient sous la garde du transporteur et qui étaient transportées, et non à une déclaration précise de leur valeur, il fallait établir une différence claire entre les termes employés. Cependant, la proposition de clarifier le texte et les termes employés, éventuellement par la simple suppression du mot “nature”, a été appuyée.

*Par colis et par kilogramme*

173. Bien que, selon un avis, il serait peut-être plus facile de se prononcer définitivement sur la limite à fixer en retenant le seul poids des marchandises comme base de calcul, le Groupe de travail est généralement convenu que les deux éléments – poids et colis – devraient être conservés pour la suite de ses débats.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1 du projet d'article 64*

174. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- D'approuver le mécanisme prévu dans le paragraphe 1 pour calculer la limite de responsabilité du transporteur;
- De modifier l'expression "la nature et la valeur des marchandises" en tenant compte du libellé du projet d'article 38-1 a); et
- De se prononcer définitivement sur la question de la limite de responsabilité du transporteur en fonction de l'ensemble des droits et obligations prévus dans le projet de convention.

*Paragraphe 2*

175. Le Groupe de travail est passé ensuite au paragraphe 2 du projet d'article 64, qui contenait deux variantes, prévoyant l'une et l'autre un régime spécial pour la limite de responsabilité en cas de perte ou d'endommagement non localisé des marchandises. Il est convenu de n'examiner la disposition qu'après avoir conclu son débat, à sa session en cours, sur la relation entre le projet de convention et les autres conventions.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 64*

176. Le Groupe de travail est convenu de n'examiner le paragraphe 2 du projet d'article 64 qu'après avoir débattu de la relation entre le projet de convention et les autres conventions (voir par. 236 à 238 ci-dessous).

*Paragraphe 3*

177. Il a été signalé que ce paragraphe trouvait son origine dans les Règles de La Haye-Visby. Le Groupe de travail a noté que le paragraphe 3 réglementait la limitation de la responsabilité en fonction du nombre de colis ou d'unités de chargement lorsque des conteneurs, des palettes ou d'autres moyens de transport étaient utilisés. On a noté que lorsque les Règles de La Haye-Visby avaient été rédigées, les colis étaient souvent assez gros, alors qu'aujourd'hui, du fait de la conteneurisation, ils étaient généralement beaucoup plus petits. Cela signifiait que les transporteurs, de par la définition du colis, risquaient aujourd'hui d'assumer une responsabilité plus importante pour les marchandises d'un seul conteneur qu'au moment de l'adoption du Protocole de Visby.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 3 du projet d'article 64*

178. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu de conserver le texte actuel du paragraphe 3.

*Paragraphe 4*

179. Le Groupe de travail a noté que le paragraphe 4 prévoyait l'utilisation du DTS, tel que défini par le Fonds monétaire international, comme unité de compte pour calculer la responsabilité du transporteur.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 4 du projet d'article 64*

180. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 4 quant au fond.

**Projet d'article 65. Responsabilité pour le préjudice causé par le retard**

*Variante A ou B*

181. Le Groupe de travail était saisi de deux variantes (A et B) et a examiné laquelle était préférable. Il a été noté que ces variantes différaient peu quant au fond. La variante A a toutefois eu plus de partisans au motif qu'elle était plus claire.

182. On a rappelé au Groupe de travail les objections qu'avait suscité le traitement de la responsabilité en cas de retard dans le projet de convention et le fait que, pour les pays qui avaient soulevé ces objections, l'une ou l'autre variante du projet d'article 65 n'était acceptable que si une disposition équivalente était prévue sur la responsabilité du chargeur en cas de retard.

*Nature des préjudices visés par le projet d'article*

183. Dans le souci de faciliter son examen du projet d'article, le Groupe de travail a été invité à examiner les divers types de préjudices susceptibles de résulter d'un retard de livraison des marchandises et à envisager comment chaque catégorie serait traitée dans le projet de convention. On a dit que les préjudices résultant d'un retard ressortissaient, pour l'essentiel, à trois catégories. La première concernait la perte ou l'endommagement physique des marchandises (par exemple, de denrées périssables, comme des fruits ou des légumes); la deuxième, le préjudice économique subi par le destinataire en raison d'une baisse de la valeur marchande des marchandises entre le moment prévu de leur livraison et celui de la livraison effective; et la troisième, le préjudice purement économique subi par le destinataire, par exemple lorsqu'une usine ne pouvait fonctionner en raison de la livraison tardive de composants ou de pièces d'une machine essentielle.

184. Il a été noté que la première catégorie de préjudice résultant d'un retard était manifestement en dehors du champ d'application du projet d'article 65, étant donné qu'elle était traitée par les dispositions relatives au calcul de la réparation en cas de perte physique des marchandises dans le projet d'article 23. Il a été dit que la troisième catégorie (préjudice purement économique), en revanche, relevait clairement du projet d'article 65. Quant à la deuxième catégorie (perte de la valeur marchande), on a estimé que la situation était floue. Le Groupe de travail a souscrit à cette analyse ainsi qu'à la nécessité de préciser que le projet d'article 65 ne visait que le préjudice purement économique (indirect) et que la baisse de la valeur marchande des marchandises était un type de préjudice qui devrait être traité par le projet d'article 23.

*Limitation de la responsabilité pour le préjudice causé par le retard*

185. Un certain soutien a été apporté à la proposition de retenir, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour retard, le même paramètre principal que pour le calcul de la réparation en cas d'endommagement physique des marchandises conformément au paragraphe 1 du projet d'article 23, à savoir la valeur marchande de ces marchandises au lieu de destination. On a dit que l'abandon, comme référence, de la valeur du fret pour le calcul de la réparation était justifié par le fait

que les taux de fret étaient soumis à des fluctuations de grande ampleur, les taux actuels étant beaucoup plus faibles, par exemple, qu'au moment de l'adoption des Règles de Hambourg, en 1978. Autrement dit, le fait de continuer de prendre le fret comme référence reviendrait à accorder au chargeur et au destinataire une protection beaucoup plus faible que par le passé.

186. Une autre proposition encore a été de lier la limite de responsabilité à celle des trois valeurs suivantes qui était la plus faible: le montant effectif du préjudice; deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi un retard; ou le montant total payable comme fret pour toutes les marchandises expédiées. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien et il a été suggéré d'entreprendre des recherches plus approfondies sur l'utilité de prendre comme référence la valeur des marchandises afin de déterminer la responsabilité pour le préjudice causé par le retard.

187. L'avis qui l'a emporté a toutefois été que, conformément aux autres instruments existants, le montant du fret payable pour les marchandises ayant subi un retard était un élément plus approprié pour le calcul de la responsabilité du transporteur en cas de préjudice économique résultant d'un retard, qui pouvait être sans aucun rapport avec la valeur des marchandises. Il y avait en revanche un lien direct entre le fret et l'obligation qu'un transporteur n'avait pas exécutée comme il avait été convenu. On a dit que, du fait que la valeur marchande était souvent totalement imprévisible, une telle limite imposerait aux transporteurs un risque déraisonnable, qui se répercuterait négativement sur les chargeurs sous forme de taux de fret plus élevés. On a fait observer que le projet d'article 23 traitait déjà de la réparation en cas de pertes dues à la baisse de la valeur marchande, et que si cette disposition n'était pas claire, il faudrait la préciser.

188. La limite de responsabilité énoncée à l'article 6-1 b) des Règles de Hambourg, à savoir deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi un retard, a été soutenue par plusieurs. Il a aussi été indiqué que la limite de responsabilité devrait être une incitation pour les transporteurs à s'acquitter de leur obligation de livrer les marchandises à temps, et qu'elle ne devrait donc pas être trop basse.

189. Selon l'opinion contraire, qui a été fortement soutenue, la limite de responsabilité équivalant à une fois le fret pour le préjudice économique résultant d'un retard serait suffisante. On a expliqué qu'une comparaison rapide avec les limites fixées dans les Règles de Hambourg était fallacieuse, car dans la pratique, elles conduiraient rarement à récupérer deux fois et demie le fret payé. Il a été souligné à cet égard que, si les Règles de Hambourg comportaient une limite de deux fois et demie le fret payable, la limite globale de responsabilité, conformément à l'article 6-1 b), était le montant total du fret payé pour l'expédition. Dans la pratique, cela signifiait que dans la plupart des cas la limite était souvent égale à une fois le fret. Par exemple, un chargeur pouvait expédier 10 conteneurs avec un taux de 1 000 DTS chacun et le retard d'un conteneur imposerait une responsabilité de 2 500 DTS, mais dans la situation dont on a dit qu'elle était la plus courante, à savoir que tous les conteneurs seraient en retard, la limite serait équivalente à une fois le fret total, soit 10 000 DTS, et non 25 000. Il a été estimé en outre que dans les Règles de Hambourg les limites de responsabilité en cas de retard s'appliquaient à tous les types de responsabilité pour retard, tandis que le projet d'article 65 s'en tenait au préjudice économique (indirect). On a fait observer qu'un montant égal à

une fois le fret était déjà suffisamment élevé étant donné que le transporteur pouvait être tenu responsable du retard envers de nombreux chargeurs et que par conséquent le fait de retenir le fret comme référence pour calculer la limite de la responsabilité constituait une incitation suffisante pour qu'un transporteur respecte son obligation de livraison en temps voulu.

*“sauf convention contraire”*

190. Le Groupe de travail a ensuite examiné s'il y avait lieu de conserver ou non les termes “sauf convention contraire”, qui figuraient dans les deux variantes A et B. Il a été rappelé que l'insertion de ces termes avait pour objectif de permettre la liberté contractuelle en ce qui concerne les limites de responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard. Les avis sur le maintien ou la suppression de ces termes étaient partagés.

191. On a dit que le maintien de ces termes rendrait l'une des obligations fondamentales du transporteur, à savoir livrer à temps, non impérative et compromettrait sa motivation à respecter cette obligation contractuelle fondamentale. À l'appui de leur suppression, on a fait valoir qu'ils étaient inutiles étant donné que si les parties convenaient d'une limite plus élevée, cette possibilité était déjà reconnue au chapitre 20, et toute convention portant sur une limite inférieure serait contraire à la disposition concernant la liberté contractuelle. On a largement appuyé le point de vue selon lequel le maintien des termes en question reviendrait en pratique à priver les chargeurs et les destinataires de toute réparation en cas de retard, car les transporteurs inséreraient systématiquement dans des documents de transport préimprimés des clauses standard ramenant la responsabilité pour retard à un montant qui pourrait être insignifiant. Si ce degré de liberté contractuelle pouvait être acceptable pour les contrats de tonnage, où les deux parties négociaient sur un pied d'égalité, il ne serait pas approprié dans d'autres situations du transport sur ligne régulière, où les contrats de transport étaient des contrats d'adhésion, dont les chargeurs n'avaient pas la possibilité équitable de négocier les termes.

192. Le maintien des termes en question a également été fortement soutenu. On a indiqué que la dérogation était fondée sur l'accord mutuel des parties et non sur une déclaration unilatérale de la part du transporteur et qu'aujourd'hui les chargeurs avaient souvent un pouvoir de négociation suffisant pour obtenir de meilleures conditions. On a dit aussi que la flexibilité commerciale était importante pour que les parties puissent, en cas de préjudice indirect, imposer des limites différentes en fonction de leurs besoins et que cette approche était conforme aux pratiques commerciales. De plus, supprimer l'autonomie des parties en cette matière reviendrait à faire des transporteurs des assureurs de l'arrivée en temps voulu des marchandises expédiées. Un tel résultat aurait un effet négatif dans un secteur hautement compétitif où des taux de fret très bas étaient pratiqués depuis peu. Les chargeurs pour lesquels l'arrivée en temps voulu était si essentielle avaient toujours la faculté d'expédier leurs marchandises par des moyens plus rapides, par exemple par voie aérienne, et de payer en conséquence un taux de fret plus élevé.

193. Ayant pris note des divergences d'opinions sur la question, le Groupe de travail est convenu de se prononcer sur le maintien ou non des termes considérés lorsqu'il aurait pris une décision sur l'inclusion ou non dans le projet de convention de la responsabilité pour retard de la part du chargeur. Une décision positive sur ce

point ferait pencher en faveur de la suppression de ces termes, pour que ce paragraphe s'applique de manière impérative.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 65*

194. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De retenir le texte de la Variante A comme base de la poursuite des discussions;
- De conserver les termes “sauf convention contraire” entre crochets en vue d'un examen à une session ultérieure;
- D'apporter toute clarification nécessaire aux projets d'articles 23 et 65 quant aux types de dommages qui étaient visés par chacune de ces dispositions; et
- D'attendre, pour se prononcer sur la limite de responsabilité appropriée pour le transporteur en cas de préjudice indirect résultant d'un retard, qu'un consensus se soit dégagé en ce qui concerne toute limitation de la responsabilité du chargeur pour retard.

**Projet d'article 66. Déchéance du droit de limiter sa responsabilité**

*Paragraphe 1*

195. Il a été rappelé au Groupe de travail que le paragraphe 1 du projet d'article 66 énonçait les conditions dans lesquelles le transporteur serait déchu du droit de limiter sa responsabilité, à savoir lorsque le demandeur prouvait que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu du projet de convention résultait d'un acte ou d'une omission que la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité avait commis soit intentionnellement, soit téméairement, en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

196. On a fait observer qu'une disposition de ce type autorisant le dépassement de la limite de responsabilité dans certaines circonstances était courante dans les conventions sur les transports. La structure et l'approche adoptées dans le libellé du paragraphe 1 ont recueilli l'approbation générale au sein du Groupe de travail.

*“personal” (personnel)*

197. Plusieurs délégations se sont déclarées très insatisfaites de l'insertion du mot “personal”, dans la version anglaise du paragraphe 1, pour qualifier “un acte ou une omission”, estimant que, en raison de l'emploi de ce mot, il était trop difficile pour la personne ayant un droit sur les marchandises de prouver que les conditions énoncées dans cette disposition avaient été remplies et donc trop difficile de dépasser la limite de responsabilité du transporteur. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait examiné la question de l'insertion ou non du mot “personal” en détail à sa treizième session et a décidé de ne pas revenir sur la décision qu'il avait prise alors (voir A/CN.9/552, par. 59, 60 et 62).

*“[ni conformément au contrat de transport]”*

198. Le Groupe de travail a examiné la question de l’insertion des mots “[ni conformément au contrat de transport]” au paragraphe 1. Selon un avis, ces mots pouvaient être supprimés, car – a-t-on estimé – ceux qui appliquaient cette disposition parviendraient à la conclusion appropriée que ces mots soient ou non insérés. On a estimé en particulier que, si les conditions énoncées dans le paragraphe étaient remplies, il s’ensuivrait qu’une limite de responsabilité pourrait être dépassée, quel que soit l’endroit où elle avait été prévue, et que ces mots soient ou non insérés dans la disposition. On a toutefois exprimé la crainte que, comme le projet de convention autorisait uniquement les parties à convenir d’augmenter la limite de leur responsabilité et non de la réduire, la non-insertion de ces mots ne soit une source de confusion dans certains pays quant à savoir si une limite plus élevée qui avait été convenue resterait ou non valable, même lorsque les conditions énoncées au paragraphe 1 étaient remplies. À l’issue du débat, le Groupe de travail est convenu de supprimer les crochets entourant les mots et de conserver ceux-ci dans le paragraphe 1.

*Préoccupations concernant la rédaction*

199. On s’est inquiété de l’interaction entre le projet d’article 64 et le projet d’article 66-1. En particulier, compte tenu de la suppression, dans le projet d’article 64, des mots “lié aux marchandises” remplacés par “manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention”, on s’est demandé si le texte révisé s’appliquait aussi aux cas de livraison des marchandises à une personne autre que le destinataire ou de livraison sans présentation du document de transport négociable ou encore de fausse déclaration dans le document de transport. De plus, si ces cas n’étaient pas visés par le projet d’article 64, la question se posait aussi de savoir s’ils seraient jamais susceptibles d’aboutir à une situation où la limite de responsabilité pourrait être dépassée conformément au projet d’article 66, car il se pouvait qu’il n’y ait jamais eu d’intention ou de connaissance de la part du transporteur.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1 du projet d’article 66*

200. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De supprimer les crochets entourant les mots “ni conformément au contrat de transport” et de conserver ces mots; et
- D’approuver le libellé du projet de paragraphe 1, sous réserve des modifications de forme que le secrétariat pourrait juger nécessaires afin de le rendre plus clair.

*Paragraphe 2*

201. Il a été rappelé au Groupe de travail que le paragraphe 2 du projet d’article 66 énonçait les conditions dans lesquelles le transporteur serait déchu du droit de limiter sa responsabilité en cas de retard à la livraison, à savoir lorsque le demandeur prouvait que ce retard résultait d’un acte ou d’une omission que la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité avait commis soit intentionnellement, soit témérement, en sachant que ce retard en résulterait probablement.

202. Le Groupe de travail a approuvé le libellé du projet de paragraphe 2, étant entendu qu'une proposition avait été faite selon laquelle, si une limite de responsabilité appropriée était fixée pour le chargeur en cas de retard, il devrait envisager une disposition similaire à celle contenue dans le projet de paragraphe 2 énonçant les conditions dans lesquelles cette limite pourrait être dépassée.

203. D'autres préoccupations ont été exprimées concernant les mots "si le demandeur prouve", comparés à la formule "s'il est prouvé que" figurant dans la disposition correspondante des Règles de Hambourg (art. 8-1) et des Règles de La Haye-Visby (art. 4-5 e)), car on a estimé que ces mots imposeraient une charge supplémentaire à la personne ayant un droit sur les marchandises.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 66*

204. Le Groupe de travail a approuvé le projet de paragraphe 2, sans perdre de vue qu'une disposition parallèle pourrait être nécessaire concernant la limite de responsabilité du chargeur, si une telle limite devait être déterminée.

**Projet d'article 104. Modification des limites**

205. Compte tenu de la relation étroite entre cette disposition et les dispositions du chapitre 13 relatives à la limitation de la responsabilité, le Groupe de travail a ensuite examiné le projet d'article 104 relatif à la modification des limites dans le projet de convention. Il a rappelé qu'il avait prié le secrétariat, à sa treizième session, d'élaborer une procédure d'amendement spéciale pour la modification rapide des limites dans le projet de convention (voir A/CN.9/552, par. 40). Le Groupe de travail était saisi de deux versions du projet d'article 104, celle élaborée par le secrétariat et insérée dans le texte du projet de convention dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, et une proposition de texte révisé figurant au paragraphe 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.77.

206. Il a été dit qu'une disposition comme celle figurant dans le projet d'article 104, qu'il s'agisse de la proposition de texte révisé ou de la version figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, était directement liée au montant de la limite de responsabilité du transporteur. Il a été estimé, en particulier, que si la limite était fixée à un niveau très élevé, la procédure d'amendement devrait être très stricte, alors que si elle était fixée à un niveau relativement bas, la procédure devrait être moins stricte.

*Présentation du texte du paragraphe 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.77*

207. En guise de présentation des changements suggérés dans la proposition de texte révisé, il a été dit que, comme énoncé dans le premier paragraphe dudit texte, le projet d'article 104 devait constituer une procédure d'amendement spéciale s'appliquant uniquement aux fins de modifier les limites de la responsabilité du transporteur fixées au projet d'article 64-1. Tout autre amendement du projet de convention suivrait la procédure normale du droit général des traités.

208. Au paragraphe 2 de la proposition de texte révisé, il était suggéré que le nombre d'États contractants requis pour demander une modification des limites soit de la moitié, au lieu du quart des États contractants. On a exprimé l'avis que cette modification assurerait un consensus suffisant et qu'il était nécessaire d'apporter un changement important à la disposition parmi les parties les plus touchées,

notamment celles qui représentaient un pourcentage suffisant du volume ou de la valeur des marchandises dans le transport visé par le projet de convention. Il a également été suggéré que le paragraphe 2 de la proposition de texte révisé prévoie que la modification soit apportée lors d'une réunion de tous les États contractants et tous les Membres de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), car l'on estimait que, dans le droit international privé, les modifications importantes des textes ayant fait l'objet d'un accord émanaient souvent des organes multilatéraux mêmes qui avaient élaboré le texte initial.

209. On a dit qu'une autre innovation de la proposition de texte révisé se trouvait au paragraphe 4, qui préférerait les procédures normales de la CNUDCI fondées sur le consensus au mécanisme strict du vote, qui risquait de politiser les questions. Outre sa plus grande souplesse, le mécanisme d'approbation fondé sur le consensus paraissait adapté à la procédure d'amendement du fait que c'était le mécanisme utilisé pour l'adoption du projet de convention lui-même.

210. Le paragraphe 5 du projet d'article 104, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, a été jugé inutile, et il avait été supprimé de la proposition de texte révisé.

211. Pour compléter la présentation, il a été dit que le paragraphe 5 de la proposition de texte révisé était important pour conférer une certaine stabilité au projet de convention en limitant la fréquence et le montant des modifications pouvant être apportées aux limites. Selon la proposition de texte, le délai approprié pour demander un amendement était de sept ans à compter de la date d'entrée en vigueur du projet de convention, et de sept ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur. Cette proposition suggérait en outre qu'aucune limite ne puisse être augmentée ou abaissée de plus de 21 % en une seule fois, et ne puisse être relevée ou abaissée de plus du double du montant initial cumulativement.

212. Le paragraphe 6 de la proposition de texte révisé fixait pour l'entrée en vigueur de l'amendement un délai de douze mois après la date de son adoption par un nombre suffisant d'États contractants, dont il était dit qu'il devrait être le même que celui qui serait finalement retenu au projet d'article 101 pour l'entrée en vigueur du projet de convention. On a dit que les paragraphes 7 et 8 du projet d'article 104, tels qu'ils figuraient dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, prévoyaient un délai inutilement long pour l'entrée en vigueur d'un amendement.

213. Le paragraphe 7 de la proposition de texte révisé prévoyait que les États contractants devraient dénoncer l'amendement ou être liés par lui, au lieu d'adopter l'approche retenue dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, à savoir dénoncer la convention dans sa totalité. On a estimé que l'approche de la proposition de texte révisé était plus souple et qu'elle permettrait aux États, ayant par exemple des difficultés à approuver l'amendement au niveau national dans le délai prévu pour son entrée en vigueur, de rester néanmoins parties à la convention.

*Première réaction à la proposition de texte révisé figurant au paragraphe 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.77*

214. Il a été observé que le paragraphe 2 de la proposition prévoyait que trois groupes d'États différents participeraient à toute session de la CNUDCI convoquée pour examiner une proposition d'amendement: les États contractants membres de la CNUDCI; les États non contractants membres de la CNUDCI; et les États

contractants non membres de la CNUDCI. On a demandé s'il existait un précédent d'une instance aussi hétérogène pour l'amendement d'une convention. Il a été répondu que les trois types d'États étaient inclus dans le texte parce qu'ils constituaient les membres et observateurs habituels participant aux délibérations consensuelles de la CNUDCI, et que tous les États contractants à la convention devraient également participer aux discussions relatives à son amendement. À titre d'exemple, on a mentionné l'adoption du Protocole de Visby, qui ne se limitait pas à une conférence des parties contractantes, et la négociation de la Convention de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. En réponse à une question supplémentaire sur ce point, à savoir si l'adoption d'une procédure d'amendement simplifiée par un groupe comprenant des États non contractants avait un précédent, on a mentionné diverses conventions de l'Organisation maritime internationale contenant des procédures d'amendement spéciales approuvées par consensus.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 104*

215. À l'issue de la discussion préliminaire, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il avait besoin de plus de temps pour examiner la procédure présentée dans le projet d'article 104, aussi bien dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 que dans le document A/CN.9/WG.III/WP.77; et
- Que l'examen plus avant de la disposition aurait lieu à une date ultérieure.

## **Relation avec d'autres conventions: projets d'articles 27, 89 et 90**

### **Débat général et projet d'article 27**

216. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait précédemment examiné la question de la relation entre le projet de convention et d'autres conventions à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 191 à 202) et que lors de son examen du projet d'article 27 à cette même session, il avait donné pour instruction au secrétariat d'établir des dispositions sur les conflits de conventions pour insertion éventuelle dans le projet de chapitre 19 (voir A/CN.9/526, par. 245 à 250, en particulier par. 247 et 250). Ces dispositions se trouvaient actuellement aux articles 89 et 90 du texte. Il a été rappelé aussi qu'une note du secrétariat avait été établie sur la relation entre le projet de convention et d'autres conventions (A/CN.9/WG.III/WP.78) et que cette note était censée être lue conjointement avec une note précédente du secrétariat sur le champ d'application du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.29). Pour son examen des projets d'articles 27, 89 et 90, le Groupe de travail s'est fondé sur le texte figurant dans les annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

217. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a présenté au Groupe de travail un exposé mettant l'accent sur certaines de ses préoccupations concernant l'interaction du projet de convention avec la CMR. Selon l'IRU, le projet de convention créait un régime juridique qui faisait concurrence à la CMR en matière de transport de marchandises par route. Tout en reconnaissant que l'article 27 du projet de convention tentait d'harmoniser l'application des deux textes, l'IRU a

soutenu que le jeu combiné des articles 27, 89 et 90 du projet de convention obligerait une partie contractante à la CMR souhaitant adhérer au projet de convention à enfreindre les dispositions de la CMR. Selon l'avis de l'IRU, le projet de convention serait contraire à l'article 41-1 b) de la Convention de Vienne sur le droit des traités concernant la modification d'un traité, ainsi qu'à l'article 1-5 de la CMR, qui interdisait à ses parties contractantes de conclure entre elles des accords particuliers visant à modifier les dispositions de la CMR. L'IRU a avancé que toute partie à la CMR enfreindrait ces dispositions en ratifiant le projet de convention car l'application de ce dernier au transport de porte-à-porte entraînerait nécessairement la modification ou le non-respect des obligations qui leur incombaient en vertu de la CMR. L'IRU était en outre préoccupée par l'application de l'article 27 du projet de convention qui, en cas de perte ou de dommages localisés subis par les marchandises, permettait d'appliquer les dispositions impératives d'autres conventions prévoyant expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir, ce qui, a-t-on dit, était contraire au caractère impératif de l'ensemble de la CMR en vertu de ses propres dispositions (voir CMR, art. 41).

218. À cela il a été répondu que certains commentaires de l'IRU se fondaient sur des dispositions provisoires du projet de convention qui étaient encore soumises à l'examen du Groupe de travail. Il a aussi été fait observer que les parties contractantes à la CMR ne coïncideraient pas avec les Membres de l'ONU et qu'il incombait aux premières d'évaluer l'étendue de leurs obligations conventionnelles découlant du droit international public. Enfin, il a aussi été souligné que le type de contrat de transport envisagé par le projet de convention était manifestement différent de celui qui était visé par la CMR.

219. Le Groupe de travail a ensuite examiné les conflits signalés entre le projet de convention et d'autres conventions internationales relatives au transport de marchandises. Tout d'abord, afin d'atténuer les préoccupations que suscitait apparemment la relation du projet de convention avec d'autres conventions, il a été proposé de modifier le libellé du projet d'article 89 en remplaçant les mots: "et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport de marchandises effectué essentiellement par un mode autre que le transport par mer" par les mots: "dans la mesure où ledit instrument s'applique à titre obligatoire au contrat de transport en question et ne peut être supplanté par la présente Convention." On a expliqué que cette proposition de modification visait à faire en sorte que d'autres conventions de transport ne soient appliquées que dans la mesure où cela était véritablement nécessaire et lorsque l'on ne pouvait invoquer l'application du projet de convention. Le Groupe de travail a pris note de cette suggestion.

220. On a fait observer que le projet de convention et la CMR avaient chacun une sphère d'application particulière et distincte fondée sur le type de contrat de transport dont l'inclusion était envisagée, le projet de convention concernant le contrat de transport "maritime plus" avec un transport intérieur supplémentaire, et la CMR les contrats de transport de marchandises exclusivement par route. On a fait observer aussi que le projet d'article 27 était destiné à s'appliquer pour respecter et préserver les dispositions des conventions existantes pour le transport intérieur de marchandises relatives aux questions de responsabilité, et que le transporteur exécutant un transport intérieur serait toujours soumis à son propre régime de responsabilité du transport intérieur unimodal, alors que le transporteur contractant

pour l'ensemble du transport serait soumis au régime du projet de convention. Le Groupe de travail a été invité à ne pas trop mettre l'accent sur le conflit éventuel de conventions.

221. Il a été dit que le problème du conflit de conventions tenait pour l'essentiel à la définition du contrat de transport dans différentes conventions. On a fait observer par exemple que la définition du "contrat de transport" dans le projet de convention était assez large et pouvait comprendre une étape maritime relativement courte et un transport intérieur très long. De plus, les dispositions sur le transport combiné des autres conventions, comme l'article 2 de la CMR et l'article 38 de la Convention de Montréal, appliquaient ces conventions à l'ensemble du transport dans certains cas, sans tenir compte du fait que d'autres modes de transport étaient impliqués. Il apparaissait que cela provoquait un conflit direct avec le projet de convention, mais l'avis a été exprimé que le projet d'article 27 était le mécanisme le plus approprié pour traiter ces conflits, sous réserve des ajustements rédactionnels nécessaires.

222. On a indiqué qu'il y avait conflit de conventions de transport essentiellement lorsque les dispositions relatives au champ d'application permettaient aux types de contrats de transport visés de se chevaucher. On a dit notamment que la question n'était particulièrement délicate que lorsque les dispositions de conventions de transport unimodal étaient interprétées de façon très large. L'avis a été exprimé que celles du projet de convention étaient tout à fait modestes et précises par rapport à celles d'autres conventions, et que l'on avait précisé davantage la portée du projet de convention en autorisant des actions uniquement contre le transporteur contractant et la partie exécutante maritime, les transporteurs intérieurs restant soumis à leurs régimes de transport unimodal intérieur. Il a été reconnu que, malgré ces mécanismes, il pouvait encore exister des cas de conflit entre les régimes applicables au contrat de transport cadre et le contrat de transport unimodal, et que le projet d'article 27 avait pour but de permettre une coordination en pareils cas en faisant en sorte que le projet de convention s'efface devant les dispositions impératives des conventions existantes ou à venir, mais uniquement pour la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir. On a dit que le maintien de la priorité du projet de convention pour toutes les autres questions était d'une importance primordiale pour la sécurité commerciale, du fait que le traitement des aspects documentaires de l'expédition multimodale devait rester constant et soumis aux règles du projet de convention. Le risque, autrement, était l'instabilité, par exemple si un document de transport négociable était brusquement transformé en un document non négociable en vertu de la CMR pour l'étape intérieure du transport. On a dit qu'il existait des arguments similaires en faveur de la préservation du droit de donner des instructions concernant la marchandise, et du droit de contrôle, dans ce sens que, contrairement à certaines conventions unimodales, les dispositions du projet de convention permettraient au chargeur d'empêcher un destinataire qui n'avait pas payé les marchandises de les retirer quand même à la fin du transport.

223. Bien que l'on se soit déclaré satisfait dans l'ensemble de l'approche adoptée dans le projet d'article 27 à l'égard des autres conventions, et bien qu'il y ait eu un accord général sur le fait que le Groupe de travail était convenu d'adopter une approche de réseau limité dans le projet de convention (voir A/CN.9/526, par. 219 à 239), certains se sont demandés avec inquiétude si le projet d'article 27 avait une portée suffisante pour régler entièrement le problème du conflit de conventions. En

particulier, étant donné que le projet d'article 27 faisait référence uniquement aux dispositions impératives, l'avis a été exprimé que des conflits pouvaient également se produire en cas de dispositions non impératives, comme le respect des dispositions sur la notification des dommages, et que le projet d'article 27 n'apportait pas une réponse suffisante pour ces situations. Il a été dit que l'on pouvait considérer que les dispositions du projet de convention chevauchaient celles des conventions de transport unimodal. On a indiqué qu'une solution possible au problème des dispositions non impératives consisterait à ajouter une disposition selon laquelle les parties étaient réputées ne pas appliquer les dispositions non impératives des autres conventions dans la mesure où elles étaient en conflit avec les dispositions du projet de convention.

224. On a dit que le libellé du projet d'article 27-1 b) i) lui-même, qui faisait référence à des conventions qui, selon leurs termes "s'appliqu[ai]ent à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur" en vertu du contrat de transport, posait un autre problème connexe. On a souligné que, étant donné le champ d'application différent des diverses conventions de transport unimodal, leurs dispositions pourraient ne jamais s'appliquer "selon leurs termes", non plus que le projet d'article 27, et l'on aurait alors un système uniforme au lieu d'un système de réseau limité. Il a été suggéré de supprimer les mots "s'appliquent, selon leurs termes, à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période" et de les remplacer par un texte libellé à peu près comme suit: "se seraient appliquées si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec le transporteur pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage s'est produit". Il a été dit aussi à l'appui d'un système de réseau limité qu'il aurait pour effet de créer la situation préférable dans laquelle le transporteur contractant serait poursuivi par le titulaire d'un droit sur les marchandises, et non le transporteur exécutant.

225. Certains ont émis l'avis que le projet d'article 27, peut-être avec quelques modifications rédactionnelles pour tenir compte des problèmes particuliers de chevauchement avec des conventions telles que la Convention de Montréal, était suffisant pour apporter une solution à tout conflit potentiel de conventions. Certains ont avancé que, dans ces conditions, les dispositions supplémentaires des projets d'articles 89 et 90 étaient inutiles, et qu'elles compliquaient en fait l'approche claire et prévisible prévue au projet d'article 27. À l'appui de ce point de vue, on a dit que le projet d'article 89 laissait une trop grande liberté de décision quant à la convention à appliquer, et l'on a exprimé une préférence pour l'approche plus certaine présentée au projet d'article 27. Il a été ajouté que le recours au projet d'article 89 pour régler le problème du conflit de conventions ne fournirait pas d'interprétation aussi précise et aussi uniforme que celle que l'on pouvait obtenir en se fondant sur le projet d'article 27. Pour d'autres cependant, qui étaient favorables au projet d'article 27, les projets d'articles 89 et 90 pouvaient continuer de jouer un rôle dans des situations telles que le conflit direct et inévitable entre les dispositions du projet de convention et l'application des dispositions d'autres conventions, comme les articles 18-4 et 38 de la Convention de Montréal. On a estimé également que l'emplacement des projets d'articles 89 et 90, au chapitre "Autres conventions", était plus approprié pour une disposition relative à un conflit de conventions, et que l'inclusion de telles dispositions pouvait conférer une sécurité d'interprétation accrue au cas où de tels conflits surgiraient.

*“[législation nationale]”*

226. Plusieurs délégations ont été d’avis que les termes “législation nationale” devraient être supprimés du chapeau du projet d’article 27-1 b). On a avancé comme argument que cette suppression favoriserait l’uniformité d’interprétation et la sécurité juridique. On a dit aussi que la complexité accrue et le supplément de dépenses entraînés dans le cadre d’une action concernant les marchandises par la nécessité de déterminer quelles étaient les dispositions applicables de la législation nationale militaient contre le maintien de ces termes. Un nombre considérable de délégations a néanmoins exprimé le souhait de conserver le texte entre crochets, en attendant qu’il fasse l’objet d’un examen plus poussé. À l’appui de cette proposition, on a exprimé l’avis que dans certaines situations où la dernière étape du transport s’effectuait par route et était purement interne, la suppression de ces termes risquait de se traduire par l’application à cette étape routière d’un régime sensiblement différent de celui qui pourrait être appliqué en vertu du droit interne. On a estimé qu’il faudrait examiner plus avant un tel scénario éventuel, ou se demander si ces préoccupations pourraient être prises en compte au moyen d’une autre approche dans le projet de texte.

*Autre préoccupation d’ordre rédactionnel*

227. Il a été demandé s’il était nécessaire de faire référence, au projet d’article 27-1 b) iii) à des “contrat[s] privé[s]”, ou si le mot “privé” pouvait être supprimé du texte.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 27*

228. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que la structure du projet d’article 27 devrait être conservée moyennant quelques améliorations éventuelles sur le plan rédactionnel;
- De supprimer les crochets entourant le texte du paragraphe 1 et de conserver ce texte;
- De demander au secrétariat d’envisager de modifier des formulations telles que “s’appliquent, selon leurs termes”;
- De conserver les crochets entourant les paragraphes 2 et 3; et
- De conserver les termes “[ou de la législation nationale]” dans le chapeau du projet d’article 27-1 b) en attendant un examen plus approfondi.

**Projet d’article 89. Instruments internationaux régissant d’autres modes de transport et projet d’article 90. Préséance sur des conventions antérieures**

229. Le Groupe de travail a poursuivi sa discussion sur la relation entre le projet de convention et d’autres conventions en se fondant sur les projets d’articles 89 et 90 qui, a-t-on rappelé, avaient été introduits dans le projet à sa demande lors de sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 245 à 250, en particulier les paragraphes 247 et 250), mais qu’il n’avait pas encore examinés.

230. On s’est inquiété de ce que les projets d’articles 89 et 90 semblaient se contredire, de sorte que, en cas de conflit, le premier donnerait préséance à d’autres conventions, alors que le second donnerait préséance au projet de convention sur

toutes les conventions antérieures. Deux solutions possibles ont donc été proposées: soit la suppression de l'un ou l'autre des projets d'articles, soit la suppression des deux. À cet égard, on a estimé que le projet d'article 27 offrait une solution satisfaisante en cas de conflit éventuel avec d'autres conventions relatives au transport unimodal, et qu'aucune disposition supplémentaire n'était nécessaire ni souhaitable à ce sujet.

231. D'autres opinions ont été exprimées à l'appui de la proposition visant à supprimer les projets d'articles 89 et 90 et à conserver uniquement le projet d'article 27, avec les dispositions particulières relatives au conflit de conventions prévues dans les projets d'articles 79, 91, 92, 93 et la disposition sur la dénonciation énoncée dans le projet d'article 102, pour résoudre d'éventuels conflits. Il a été rappelé, à l'appui de cette proposition, que les conventions relatives au transport unimodal, telles que la CMR, n'entraient pas en conflit avec le projet de convention, leur champ d'application étant lié à des contrats de transport qui étaient distincts du contrat de transport "maritime plus" visé par le projet (voir plus haut, par. 225). De ce fait, a-t-on dit, elles ne portaient pas sur les mêmes matières que le projet. Par ailleurs, il a été déclaré que le projet d'article 27 avait, au départ, été rédigé dans l'esprit d'un système de réseau limité pour remplir la fonction de disposition sur le conflit de conventions, et que le fait de lui retirer cette fonction pourrait étendre son champ d'application à tous les transports intérieurs envisagés dans le projet de convention. Une telle interprétation, a-t-on estimé, risquerait de restreindre considérablement le montant des réparations pouvant être accordées au chargeur qui, en cas de transport routier, serait alors soumis à la limite de 8,33 DTS par kilogramme prévue par la CMR, au lieu de bénéficier d'une limite comparable, par exemple, à celle des Règles de La Haye-Visby (666,67 DTS par colis). Dans cet exemple, on a estimé que le calcul par kilogramme, établi dans la CMR, serait plus favorable qu'un calcul par colis tel que celui prévu dans les Règles de La Haye-Visby uniquement si chaque colis pesait plus de 83 kilogrammes, ce qui, a-t-on fait observer, était rarement le cas. Enfin, on a estimé que les projets d'articles 89 et 90 étaient de toute façon superflus, puisqu'en cas de conflit avec d'autres conventions portant sur la même matière, aux termes de l'article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, une convention postérieure l'emporterait sur les dispositions de la convention antérieure.

232. Si, de l'avis général, le projet d'article 90 pouvait être supprimé au motif qu'il risquait de prêter à confusion du fait de l'application de l'article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, le maintien du projet d'article 89, au moins pour l'heure, a continué d'être largement appuyé. À cet égard, on a rappelé les craintes exprimées lors du débat antérieur (voir par. 225 ci-dessus) sur la capacité du projet d'article 27 à traiter des questions générales de conflit pouvant se poser en rapport avec certaines conventions de transport unimodal et certains instruments régionaux de transport unimodal autres que la CMR, tels que les règles uniformes relatives aux contrats de transport de marchandises par route formulées par l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (OHADA). Il a notamment été estimé que le projet d'article 89 pouvait apporter une protection supplémentaire contre ce risque de conflit résiduel, dans la mesure où cette protection était nécessaire en sus de l'application du projet d'article 27. En outre, à l'appui du maintien du projet d'article 89, il a été spécifiquement demandé que l'on garantisse la sécurité juridique concernant l'intention de la disposition en

conservant le mot “essentiellement” tel qu’il figurait dans le projet et à l’article 25-5 des Règles de Hambourg.

233. Il a été répondu que les préoccupations quant à un besoin de protection supplémentaire n’étaient pas fondées, le projet d’article 27 offrant une solution claire et complète au problème et qu’en fait, l’ajout du projet d’article 89 pouvait prêter à confusion et masquer l’effet voulu du projet d’article 27. À cet égard, on a aussi estimé que le projet d’article 89, tel qu’il était actuellement rédigé, était trop général pour remplir la fonction qui lui était destinée, à savoir combler les lacunes éventuelles dans l’application du projet d’article 27. Il a toutefois été dit que, pour dissiper les incertitudes restantes concernant l’application du projet d’article 27 en tant que disposition sur le conflit de conventions, le secrétariat pourrait proposer des dispositions supplémentaires qui apporteraient des précisions, comme celles présentées aux paragraphes 29 et 36 du document A/CN.9/WG.III/WP.78, selon lesquelles le projet de convention autorisait des actions contre le transporteur contractant et la partie exécutante maritime uniquement et non contre d’autres transporteurs exécutant un transport intérieur. Il a par ailleurs été dit qu’en égard à sa fonction de disposition sur le conflit de conventions, on pourrait réexaminer la question de savoir quel serait le meilleur emplacement pour l’article 27 dans le projet de convention et que le secrétariat pourrait aussi envisager de clarifier le libellé du projet de convention en se fondant sur le connaissance de transport combiné (COMBICONBILL) du BIMCO mentionné au paragraphe 26 du document A/CN.9/WG.III/WP.78.

234. La crainte d’un conflit possible avec la Convention de Montréal ayant été exprimée (voir par. 225 ci-dessus), il a été dit que, même si le transport combiné par mer et par air était rare, on pourrait clarifier davantage le projet de convention pour veiller à ce qu’il ne subsiste aucun conflit résiduel avec cette convention. À ce propos, on s’est aussi inquiété de ce qu’un conflit direct puisse naître également entre le projet de convention et les instruments issus de certains accords régionaux touchant au commerce et au transport, par exemple de l’OHADA.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les projets d’articles 89 et 90*

235. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De supprimer le projet d’article 89;
- De supprimer le projet d’article 90;
- De prier le secrétariat d’examiner le meilleur emplacement pour le projet d’article 27; et
- D’apporter éventuellement des modifications rédactionnelles au projet de convention pour veiller à ce que le système de réseau limité soit appliqué comme il convient, compte tenu des paragraphes 26, 29 et 36 du document A/CN.9/WG.III/ WP.78, et à ce qu’il n’y ait aucun conflit entre le projet de convention et la Convention de Montréal.

**Projet d'article 64. Fondement de la limitation de la responsabilité** (*suite des paragraphes 175 et 176 ci-dessus*)

*Paragraphe 2 (suite)*

236. Le Groupe de travail a rappelé que le paragraphe 2 du projet d'article 64 contenait deux variantes, prévoyant l'une et l'autre un régime spécial pour la limite de responsabilité en cas de perte ou d'endommagement non localisé des marchandises. Il a également rappelé qu'il était convenu de n'examiner ce paragraphe qu'après avoir débattu de la relation entre le projet de convention et d'autres conventions (voir par. 175 et 176 ci-dessus).

237. L'avis a été exprimé qu'étant donné le nombre élevé de colis qui pouvaient être placés dans un seul conteneur, la limitation par colis dans le commerce de conteneurs pourrait, dans la pratique, donner lieu à une réparation plus élevée dans le transport maritime que dans le transport intérieur (voir l'exemple au paragraphe 231 ci-dessus). Il a donc été proposé de supprimer le paragraphe 2 car on a estimé que les chargeurs obtiendraient une réparation d'un montant supérieur dans le régime de responsabilité du projet de convention, et que la réparation en cas de dommages non localisés devrait elle aussi relever du régime général de responsabilité prévu par le projet de convention. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien, certaines délégations suggérant que la limitation soit traitée au projet d'article 27 et faisant valoir qu'en tout état de cause, le paragraphe 2 introduisait un élément d'incertitude dans le régime. Il a toutefois été dit qu'il était prématuré de supprimer le paragraphe 2, et que le Groupe de travail devrait réexaminer la question lorsque les limites, au paragraphe 1 du projet d'article 64, auraient été déterminées. Il a été dit aussi que les variantes du paragraphe 2 manquaient toutes deux de clarté et que, si l'une ou l'autre était retenue, il faudrait la remanier substantiellement.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 64*

238. Faute de temps, et comme il s'agissait de la dernière question examinée à sa dix-huitième session, le Groupe de travail a suspendu sa discussion sur le paragraphe 2 du projet d'article 64 et est convenu de la poursuivre à une session ultérieure.

**Avaries communes – Chapitre 18**

239. Le Groupe de travail a examiné le texte du chapitre 18 (comprenant les articles 87 et 88), tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, et a rappelé ses débats antérieurs sur ce chapitre (voir A/CN.9/510, par. 137 à 143, et A/CN.9/526, par. 183 à 190).

*Projet d'article 87*

240. Il a été rappelé que le projet d'article 87 reprenait largement les dispositions relatives aux avaries communes contenues dans les Règles de La Haye, de La Haye-Visby et de Hambourg et traduisait l'orientation convenue, à savoir que le projet de convention ne devrait pas avoir d'incidence sur l'application des dispositions du contrat de transport ou de la loi nationale relatives au règlement des

avaries communes. Il a été convenu que le principe contenu au projet d'article 87 était utile et devrait être conservé. Il a été suggéré que l'on précise, le cas échéant, que l'application de l'article 16-2 n'était pas censée avoir d'incidence sur le régime existant en matière d'avaries communes.

*Projet d'article 88*

241. Il a été noté que le paragraphe 1 avait pour objet de refléter le principe selon lequel il fallait commencer par établir le règlement d'avarie commune et que les questions de responsabilité seraient ensuite réglées sur la même base que la responsabilité en cas de réclamation du propriétaire de la cargaison pour des pertes ou dommages subis par les marchandises.

242. Il a été noté que le paragraphe 2 traitait du délai de prescription pour les réclamations pour avarie commune. Il a été rappelé qu'au moment de sa rédaction, certains doutes avaient été exprimés quant à ce délai mais que le CMI avait publié ensuite, en 2004, une version révisée des Règles d'York et d'Anvers de 1994, qui prévoyait un délai d'un an à compter de la date du dépôt du règlement d'avarie commune ou de six ans à compter de la date où l'aventure maritime commune avait pris fin, selon ce qui intervenait en premier. On a dit que, dans la mesure où l'on ne savait pas très bien si un délai de prescription dans un contrat privé pouvait primer un délai de droit international, et où la version révisée des Règles d'York et d'Anvers n'avait pas encore fait l'objet d'une large acceptation, il pouvait être utile de conserver le paragraphe 2 dans un souci de clarté, mais en modifiant son libellé pour tenir compte des Règles d'York et d'Anvers relatives aux réclamations "en vertu d'engagements ou de garanties d'avarie commune". Cette proposition a reçu un certain soutien.

243. On s'est toutefois opposé au maintien de l'article 88. Il a été dit que l'incorporation du nouveau délai de prescription des Règles d'York et d'Anvers de 2004 pourrait être source de confusion car les règles révisées n'avaient pas été acceptées par tous les propriétaires de navires. Il a été suggéré que la question de la prescription soit laissée au régime juridique existant relatif au règlement des avaries communes.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le chapitre 18*

244. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De conserver l'article 87 quant au fond; et
- De supprimer l'article 88.

## **Compétence – Chapitre 16**

*Débat général*

245. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné la question de la compétence pour la dernière fois à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 9 à 84), et avant cela à ses quatorzième (voir A/CN.9/572, par. 110 à 150) et quinzième sessions (voir A/CN.9/576, par. 110 à 175). Il a également été rappelé qu'une version révisée du chapitre sur la compétence avait été élaborée pour qu'il

l'examine à sa session en cours (voir A/CN.9/WG.III/WP.75). Cette version se fondait sur le texte qu'il avait examiné à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 73) et sur la discussion de ce texte (voir A/CN.9/591, par. 74 à 84). Certaines améliorations rédactionnelles suggérées par le secrétariat avaient été prises en compte dans le document A/CN.9/WG.III/WP.75 comme expliqué dans les notes y relatives. Le Groupe de travail a fondé son examen des dispositions sur la compétence sur le texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.75.

*Proposition de clause de réserve ou d'acceptation expresse*

246. Il a été proposé que, compte tenu de la diversité et de la divergence des opinions, des opinions exprimées lors de la seizième session au sujet du traitement et de l'application des clauses d'élection de for dans le chapitre du projet de convention relatif à la compétence, le Groupe de travail envisage d'adopter une clause permettant aux États contractants de formuler une réserve à l'égard de l'ensemble du chapitre ou de consentir explicitement (acceptation expresse) à être liés par ce dernier. L'avis a été émis que cette approche augmenterait la probabilité de voir de nombreux États contractants accepter le projet de convention et d'obtenir un consensus plus large sur le chapitre relatif à la compétence.

247. Sur le plan rédactionnel, il a été suggéré que soit élaborée une nouvelle disposition, comportant une variante A telle que: "Tout État peut formuler une réserve à l'égard du présent chapitre", et une variante B du type: "Les dispositions du présent chapitre s'appliqueront uniquement à un État contractant si cet État fait une déclaration à cet effet." En outre, il a été expliqué que si l'on prévoyait une clause de réserve ou d'acceptation expresse dans le chapitre relatif à la compétence, les dispositions existantes des paragraphes 4 et 5 du projet d'article 76, qui autorisaient les États contractants à donner effet à des accords d'élection de for remplissant des conditions différentes de celles du projet de disposition, pourraient être supprimées.

*Acceptation expresse partielle*

248. L'avis a été émis qu'il serait peut-être excessif de prévoir une clause de réserve ou d'acceptation expresse portant sur l'ensemble du chapitre relatif à la compétence et que le Groupe de travail devrait envisager une approche plus souple. Il a été dit que certains États qui pourraient décider de devenir parties contractantes au projet de convention souhaiteraient peut-être conserver le projet d'article 76 afin de donner effet aux accords d'élection de for qui remplissaient des conditions différentes de celles prévues ailleurs dans le projet d'article 76. Il a été dit que cela serait possible si le Groupe de travail décidait de prévoir des dispositions permettant aux États contractants "d'accepter expressément" le chapitre dans sa totalité à l'exception du projet d'article 76, ou bien projet d'article 76 inclus.

*Avis exprimés sur les deux propositions*

249. Le Groupe de travail a examiné les deux propositions ci-dessus. L'insertion, dans le projet de convention à l'intention des États contractants, d'une clause de réserve ou d'acceptation expresse concernant l'ensemble du chapitre sur la compétence, a été fortement soutenue. Un certain nombre de délégations qui, à la seizième session, avaient initialement manifesté leur intérêt pour la suppression de

l'ensemble du chapitre sur la compétence, se sont déclarées satisfaites de cette proposition et de la souplesse qu'elle accorderait aux États contractants.

250. L'insertion d'une clause d'acceptation expresse partielle concernant le projet d'article 76 a aussi suscité un certain intérêt. Les délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient voir un projet de libellé illustrant le fonctionnement de cette approche avant de se prononcer sur son adoption éventuelle. On a dit en particulier qu'il était important que le projet de convention continue de permettre la reconnaissance d'accords d'élection de for conformément au projet d'article 76-4. À propos de la réserve ou de l'acceptation expresse partielle, on a indiqué qu'il faudrait examiner les modifications qui pourraient alors être nécessaires pour assurer l'application adéquate du projet d'article 81 *bis* sur la reconnaissance et l'exécution. La même remarque a été faite en ce qui concerne les modifications qu'il serait peut-être nécessaire d'apporter au projet d'article 81 *bis* si le Groupe de travail adoptait aussi une clause de réserve ou d'acceptation expresse portant sur l'ensemble du chapitre.

#### *Réserve ou acceptation expresse*

251. Bien qu'aucune opinion très arrêtée n'ait été exprimée pour ou contre la clause de réserve ou la clause d'acceptation expresse, il a été dit que la seconde serait peut-être plus facile à adopter par les États contractants, car elle leur permettait, sans avoir à prendre l'initiative de formuler de réserve à l'égard des dispositions pertinentes, de faire en sorte que celles-ci restent inapplicables. L'avis général au sein du Groupe de travail a été que les délégations préféreraient étudier un projet de libellé présentant les clauses de réserve et d'acceptation expresse, totales et partielles, avant de se prononcer définitivement sur ces propositions.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant les clauses de réserve ou d'acceptation expresse totale ou partielle*

252. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a conclu:

- Que l'idée d'inclure dans le projet de convention une clause de réserve ou d'acceptation expresse pour l'ensemble du chapitre 16 bénéficiait d'un appui;
- Que l'insertion d'une clause de réserve ou d'acceptation expresse partielle concernant le projet d'article 76 et la reconnaissance d'accords d'élection de for conformément au projet d'article 76-4 suscitait un certain intérêt; et
- Qu'un projet de libellé présentant avec plus de détails les diverses solutions proposées, accompagné de tout texte nécessaire sur les modifications à apporter en conséquence à d'autres dispositions, telles que le projet d'article 81 *bis*, devrait être préparé pour examen par le Groupe de travail.

#### *Examen de dispositions particulières du chapitre 16*

253. Le Groupe de travail a ensuite examiné les dispositions du chapitre sur la compétence afin de déterminer si une décision pouvait être prise au sujet des variantes présentées dans le document A/CN.9/WG.III/WP.75 et si d'autres questions soulevées pouvaient être tranchées.

*Projet d'article 75. Actions contre le transporteur*

254. Plusieurs délégations ont estimé qu'au début du projet d'article 75, les mots "À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for valable en vertu des articles 76 ou 81" devraient être supprimés au motif qu'ils laissaient une trop grande liberté contractuelle dans le choix des lieux devant être considérés comme appropriés pour établir la compétence. On s'est par ailleurs demandé s'il fallait prévoir dans le projet de convention une disposition énonçant les règles de désignation du tribunal compétent pour les actions contre le chargeur et le destinataire, en plus des dispositions des projets d'article 75 et 77 qui prévoyaient de telles règles pour les actions contre le transporteur et la partie exécutante maritime, respectivement. Sur ces deux points, une préférence a été exprimée pour l'approche adoptée à l'article 21 des Règles de Hambourg. Il a été répondu que si certains étaient sensibles à ces propositions, on estimait que, compte tenu du compromis délicat auquel on était parvenu sur ces questions à la seizième session, le Groupe de travail devrait pour l'heure maintenir sa position, telle qu'elle était exprimée dans le document étudié, et qu'il serait peut-être préférable de réserver les questions concernant la liberté contractuelle à l'examen du projet d'article 76 sur les accords d'élection de for. En réponse à une préoccupation concernant l'emploi du mot "demandeur" dans le projet d'article 75 et le fait qu'il pourrait donner aux transporteurs un moyen de contourner la disposition par une action en déclaration de non-responsabilité dans le cadre d'une injonction anti-poursuite, on a expliqué qu'il valait peut-être mieux aborder la question en apportant d'éventuelles modifications rédactionnelles au projet d'article 80-2 qui traitait principalement ce problème.

*Projet d'article 76. Accords d'élection de for*

255. Malgré un avis opposé, le Groupe de travail est convenu dans l'ensemble de supprimer les crochets entourant les termes "actions contre le transporteur" tout en conservant le texte, mais d'en supprimer la variante "[litiges]" au projet d'article 76-1.

256. En ce qui concerne les variantes figurant entre crochets au projet d'article 76-2 b), la préférence est allée dans l'ensemble à la formulation "désigne les tribunaux d'un État contractant, ou d'un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant", qui permettait aux parties d'être plus précises dans leur choix du tribunal dans un accord d'élection de for. Il a également été convenu d'ajouter l'adverbe "clairement", dans la formulation retenue, après le verbe "désigne", et de supprimer l'autre variante figurant entre crochets.

257. Il a été convenu que le projet d'article 76-2 c) pouvait être supprimé, car il a été estimé que chacune des parties à un contrat de tonnage bénéficiait d'une protection suffisante en vertu du projet d'article 76-2 a).

258. Il a été proposé de conserver le texte du projet d'article 76-3 b) sans les crochets. Toutefois, du fait que le terme "document de transport" avait une signification très large dans le projet de convention, il a été suggéré de restreindre légèrement la disposition pour indiquer que la personne qui n'était pas partie au contrat de tonnage devait être dûment avisée, en remplaçant les termes "émis en rapport avec" par "qui constate le contrat de transport pour". Cette proposition a recueilli un soutien général.

259. À propos du projet d'article 76-3 d) prescrivant de lier une personne qui n'était pas partie à un contrat de tonnage à un accord d'élection de for contenu dans ce contrat, on a exprimé la crainte que les conditions énoncées dans la disposition ne soient pas suffisamment claires sur la manière dont cette personne serait liée. Pour dissiper cette crainte, il a été proposé de modifier l'alinéa d) de manière à mentionner le lieu convenu de destination des marchandises et non les "règles du droit international privé du tribunal saisi". Bien que cette suggestion ait été accueillie favorablement comme une solution possible, des inquiétudes ont été exprimées quant à la loi choisie dans cette formulation, et l'on a dit qu'il vaudrait peut-être mieux parler du "lieu de réception des marchandises", mais que ce facteur de rattachement était inhabituel, et l'on a estimé qu'il était préférable de faire référence à la loi du for ou à la loi régissant le contrat. Il a été fait observer aussi que l'on avait évité ailleurs dans le projet de convention de faire spécifiquement référence à la loi choisie, et que le texte actuel figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.75 serait peut-être préférable. On a appuyé l'avis selon lequel la disposition devrait être conservée telle qu'elle était actuellement rédigée, ou à défaut que la loi du for soit retenue, afin d'éviter une règle potentiellement incertaine et prêtant à confusion comme "la loi du lieu de réception des marchandises". Il a été convenu que l'on pourrait proposer les variantes ci-après pour le projet d'article 76-3 d): "[la loi du lieu de destination des marchandises] [la loi du lieu de réception des marchandises] [la loi applicable en vertu des règles du droit international privé de la loi du for]", et que le secrétariat devrait faire preuve de prudence dans l'emploi du mot "tribunal" dans ce projet d'article, et qu'il veille en particulier à bien employer le terme "tribunal compétent".

260. Le Groupe de travail est convenu que, si la proposition d'insérer une clause de réserve ou d'acceptation expresse concernant l'ensemble du chapitre sur la compétence était retenue, les paragraphes 4 et 5 du projet d'article 76 seraient supprimés.

*Projet d'article 77. Actions contre la partie exécutante maritime*

261. Après discussion, le Groupe de travail est convenu que les termes figurant entre crochets au projet d'article 77 b) devraient être conservés car ils étaient nécessaires pour définir davantage la partie exécutante maritime, et les crochets supprimés, mais que l'on pouvait supprimer les mots "unique" et "toutes", qui étaient redondants.

*Projet d'article 79. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires*

262. Bien que l'on ait émis l'avis que le maintien du texte entre crochets au projet d'article 79 puisse avoir pour effet d'introduire un chef de compétence supplémentaire dans le projet de convention en incluant le lieu de la saisie conservatoire, le Groupe de travail est convenu de conserver le texte entre crochets et de supprimer ces derniers.

*Projet d'article 80. Jonction d'instances et désistement d'instance*

263. À propos des trois séries de crochets figurant au projet d'article 80-2, on a appuyé l'avis selon lequel le meilleur texte serait le compromis ci-après entre les trois variantes présentées: "en déclaration de non-responsabilité ou toute autre action qui priverait une personne de son droit de choisir le for conformément à

l'article 75 ou 77." On a mentionné deux autres questions d'ordre rédactionnel à examiner dans l'avenir par le secrétariat, à savoir la nécessité éventuelle de modifier la référence, dans le projet d'article 80, aux articles 76 ou 81 si une clause d'acceptation expresse partielle était retenue et, pour le projet d'article 80-2, l'éventualité pour le secrétariat d'avoir à préciser que le titulaire d'un droit sur les marchandises devait désigner un for devant lequel porter l'action, faute de quoi il n'y aurait pas désistement. Le Groupe de travail a approuvé ces deux propositions.

*Projet d'article 81. Accord après la naissance du litige et compétence en cas de comparution du défendeur*

264. La suggestion d'ajouter l'adjectif "compétent" après le mot "tribunal" au projet d'article 81-2 a été approuvée.

*Projet d'article 81 bis. Reconnaissance et exécution*

265. Le Groupe de travail a réitéré son point de vue selon lequel il pourrait être nécessaire de modifier le texte des paragraphes 2 et 3 du projet d'article 81 *bis* selon la décision qui serait prise à propos de la réserve ou de "l'acceptation expresse" totale ou partielle concernant le chapitre 16. Il a été estimé que le projet d'article 81 *bis* ne faisait pas obligation aux États contractants de reconnaître et d'exécuter les jugements d'autres États, mais leur en donnait la possibilité sous réserve de leurs lois nationales. Cette opinion a été acceptée par le Groupe de travail. Le secrétariat a donc été prié de revoir, dans la version anglaise, l'emploi des verbes "may" ("peut être reconnue et exécutée") et "shall" ("est reconnue et exécutée") au paragraphe 1 du projet d'article 81 *bis*.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les dispositions du chapitre 16*

266. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le secrétariat devrait apporter aux dispositions du chapitre 16 les modifications approuvées ci-dessus aux paragraphes 245 à 265.

## **Arbitrage – Chapitre 17**

267. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné la question de l'arbitrage pour la dernière fois à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 85 à 103) et, avant cela, à ses quatorzième (voir A/CN.9/572, par. 151 à 157) et quinzième (voir A/CN.9/576, par. 176 à 179) sessions.

268. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'à la suite de son examen de la question de l'arbitrage à sa seizième session, un texte révisé avait été proposé pour un nouveau chapitre relatif à l'arbitrage (voir A/CN.9/591, par. 95). À cette même session, la proposition avait été discutée au sein du Groupe de travail, qui avait décidé que l'approche générale de ces dispositions était acceptable et devait être retenue pour examen ultérieur (A/CN.9/591, par. 96 à 103). On a rappelé aussi que le projet d'article 83 du texte révisé permettait à une personne faisant valoir un droit soit d'engager une procédure d'arbitrage conformément aux clauses de la convention d'arbitrage dans le contrat de transport, soit d'intenter une procédure judiciaire en tout lieu, à condition que ce lieu soit mentionné à l'article 75 du projet

de convention. On a rappelé encore que le but de cette approche était de faire en sorte que, pour les services de lignes régulières, la faculté pour le titulaire de droits sur les marchandises de choisir le tribunal compétent pour toute action en vertu du projet d'article 75 ne soit pas contournée par la mise en œuvre d'une clause compromissoire. Il a été rappelé en outre au Groupe de travail qu'il avait essayé, pour les transports de lignes régulières, de limiter l'atteinte au droit de recourir à l'arbitrage, tout en protégeant le titulaire de droits sur les marchandises et, pour les transports non réguliers, d'accorder une liberté totale de recourir à l'arbitrage, le statu quo pour les deux types de transports étant ainsi préservé.

269. Il avait alors été noté que l'approche retenue dans le texte révisé figurant au paragraphe 95 du document A/CN.9/591 signifierait dans la pratique qu'une convention d'arbitrage par ailleurs valable risquait de ne pas être considérée comme contraignante si l'ayant droit choisissait d'intenter une procédure judiciaire en un autre lieu. Il avait été estimé que cet élément particulier du texte révisé pouvait être incompatible avec l'article II de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères de 1958 ("Convention de New York") qui reconnaissait de façon générale le caractère contraignant des conventions d'arbitrage et faisait obligation aux tribunaux étatiques de décliner leur compétence sur des litiges que les parties étaient convenues de soumettre à l'arbitrage. Il avait donc été proposé que le Groupe de travail sollicite l'avis du Groupe de travail II de la CNUDCI (Arbitrage) à propos des dispositions du projet de convention relatives à l'arbitrage (voir A/CN.9/591, par. 101).

270. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat avait depuis facilité des consultations entre les experts qui participaient aux activités des deux groupes, l'objectif étant de trouver des moyens de mettre en œuvre l'approche adoptée par le Groupe de travail III à sa seizième session d'une manière qui ne soit pas en contradiction avec la Convention de New York et les principes préconisés par la CNUDCI en matière d'arbitrage. À l'issue de ces consultations, le texte suivant a été proposé pour examen par le Groupe de travail:

## "CHAPITRE 17. ARBITRAGE

### Article 83. Conventions d'arbitrage

1. Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent convenir que tout litige susceptible de naître à propos du transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.
2. La procédure d'arbitrage se déroule, au choix de la personne faisant valoir un droit contre le transporteur, dans un des lieux suivants:
  - a) Tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage; ou
  - b) Tout autre lieu situé dans un État où se trouve l'un quelconque des lieux spécifiés à l'article 75, alinéas a), b) ou c).
3. La désignation du lieu de l'arbitrage dans la convention d'arbitrage a force obligatoire pour les litiges entre les parties à cette convention si elle est contenue dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties et qui, soit

- a) Est négocié individuellement; soit
  - b) Indique clairement qu'une convention d'arbitrage a été conclue et spécifie dans quelle partie du contrat elle se trouve.
4. Lorsqu'une convention d'arbitrage a été conclue conformément au paragraphe 3 du présent article, une personne qui n'est pas partie au contrat de volume est liée par la désignation du lieu de l'arbitrage dans cette convention uniquement si:
- a) Le lieu de l'arbitrage désigné dans la convention correspond à l'un des lieux mentionnés à l'article 75, alinéas a), b) ou c);
  - b) La convention est contenue dans les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui constate le contrat de transport pour les marchandises faisant l'objet du litige;]
  - c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage; et
  - d) La loi applicable [pour la convention d'arbitrage] permet que cette personne soit liée par la convention d'arbitrage.
5. Les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte est nulle dans la mesure où elle y serait contraire.

#### Article 84. Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

1. Si la présente Convention a été incorporée par référence dans une charte-partie ou un autre contrat de transport qui est exclu de son champ d'application conformément à l'article 9, cette incorporation ne comprend pas le présent chapitre, sauf si la volonté de l'incorporer y est explicitement exprimée.
2. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur l'opposabilité d'une convention d'arbitrage figurant dans une charte-partie ou dans un autre contrat de transport qui est exclu du champ d'application de la Convention conformément à l'article 9, si cette convention a été incorporée par référence dans un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport émis en vertu de cette charte-partie ou de cet autre contrat de transport et si la clause du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport qui incorpore la convention i) identifie les parties à la charte-partie et indique la date de cette dernière; et ii) se réfère expressément à la clause compromissoire.

#### “Article 85. Conventions d'arbitrage après la naissance du litige

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 16, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en tout lieu.

Article 85 *bis*. Application du chapitre 17

## Variante A

Les dispositions du présent chapitre s'appliqueront uniquement à un État contractant si cet État fait une déclaration à cet effet conformément à l'article XX [qui décrira la procédure à suivre pour formuler ces déclarations].

## Variante B

Tout État peut formuler une réserve conformément à l'article XX [qui décrira la procédure à suivre pour formuler des réserves] concernant le présent chapitre."

271. Il a été expliqué que, dans le texte ci-dessus, la convention d'arbitrage elle-même serait considérée contraignante et le titulaire de droits sur les marchandises ne serait pas autorisé à y passer outre en engageant une procédure judiciaire. Le texte retenait en fait l'approche adoptée à l'article 22 des Règles de Hambourg afin de créer un mécanisme visant à empêcher que le titulaire de droits sur les marchandises soit privé de son droit de choisir le lieu de la procédure par la mise en œuvre d'une clause d'arbitrage. Ce texte donnait la possibilité à l'ayant droit d'engager la procédure arbitrale soit selon les termes de la convention d'arbitrage figurant dans le contrat de transport, soit en tout lieu spécifié au projet d'article 75 du projet de convention. Il a été noté que, dans le passé, le Groupe de travail avait été réticent à suivre l'approche adoptée dans les Règles de Hambourg, principalement parce qu'il craignait que le fait de ne pas engager la procédure d'arbitrage dans le lieu initialement convenu risquait dans la pratique de rendre l'arbitrage impossible, en particulier lorsque le règlement d'arbitrage de l'institution arbitrale choisie par les parties ne permettait pas qu'une procédure d'arbitrage se déroule en dehors de son siège. On a fait observer toutefois qu'étant donné les objections auxquelles avait donné lieu le texte sur lequel le Groupe de travail s'était provisoirement mis d'accord à sa seizième session, le retour à l'approche adoptée à l'article 22 des Règles de Hambourg, avec les modifications figurant dans le texte proposé au paragraphe 270 ci-dessus, constituerait au bout du compte une meilleure solution pour atteindre l'objectif général du Groupe de travail, à savoir protéger les intérêts du titulaire de droits sur les marchandises d'une manière qui respecte le principe général du caractère contraignant des conventions d'arbitrage. Les problèmes que risquait de soulever la demande, par le titulaire de droits, de tenir la procédure d'arbitrage en un autre lieu que le lieu convenu de l'arbitrage seraient réglés dans le cadre de la Convention de New York et compte tenu de la jurisprudence qui avait interprété ce texte.

272. Comme complément d'explication du texte proposé au paragraphe 270 ci-dessus, il a été dit que l'on s'était efforcé de l'aligner autant que possible sur l'approche adoptée dans le chapitre du projet de convention relatif à la compétence. Il a été noté en particulier que le projet d'article 83-3 devait faire pendant au projet d'article 76 pour ce qui était des contrats de tonnage, et le projet d'article 83-4 au projet d'article 76 pour ce qui était de l'effet contraignant des conventions d'arbitrage sur les personnes qui n'étaient pas parties au contrat de transport. De plus, les variantes A et B du projet d'article 85 *bis* reflétaient la proposition d'insertion d'une clause de réserve ou d'acceptation expresse pour le chapitre sur la compétence, et l'on a dit que, si le Groupe de travail adoptait la clause d'acceptation

expresse partielle pour ledit chapitre, il faudrait apporter les modifications correspondantes à cette disposition également, car quel que soit le choix du Groupe de travail quant au mécanisme particulier selon lequel le chapitre 16 devrait s'appliquer, il devrait s'étendre au chapitre 17.

#### *Débat général*

273. Quelques délégations ayant réaffirmé leur opposition à l'inclusion dans le projet de convention de dispositions sur l'arbitrage, on a souligné que la proposition d'insérer une clause de réserve ou d'acceptation expresse présentée au projet d'article 85 *bis* devrait apaiser leurs craintes. Bien que le Groupe de travail soit convenu qu'une réflexion plus poussée sur le texte révisé figurant au paragraphe 270 ci-dessus serait nécessaire, un soutien a été exprimé en faveur de la solution de compromis et des principes qui s'y trouvaient énoncés pour permettre une approche aussi large que possible de l'arbitrage dans les services de lignes régulières, tout en veillant à ce que les règles établissant la compétence dans les actions contre le transporteur au projet d'article 75 ne soient pas contournées. On a de nouveau appuyé le principe de la liberté de recourir à l'arbitrage pour les services autres que de ligne régulière. Les observations particulières suivantes ont été faites au sujet du texte spécifique du chapitre examiné.

#### *Projet d'article 83*

274. Il a été proposé de supprimer les termes "contre le transporteur" dans le chapeau du paragraphe 2, car on a estimé qu'il était plus conforme à la nature de l'arbitrage qu'un droit puisse être invoqué par l'une ou l'autre partie au litige. Cette proposition a été appuyée. En réponse à une question concernant l'effet des mots "force obligatoire" dans le chapeau du projet d'article 83-3 et son jeu combiné avec le projet d'article 83-2, il a été confirmé que l'emploi de ces mots dans ce contexte visait à interdire complètement les conventions d'arbitrage "exclusives" dans les services de ligne régulière. Il a été proposé que dans les cas où le transporteur prenait l'initiative de recourir à l'arbitrage dans le lieu désigné par le projet de convention, l'autre partie puisse néanmoins décider que la procédure se déroulerait dans l'un des lieux spécifiés aux alinéas a), b) ou c) du projet d'article 75.

275. On s'est également inquiété, à propos du projet d'article 83-4, des conditions dans lesquelles des personnes qui n'étaient pas parties à des conventions d'arbitrage dans des contrats de transport seraient liées par ces conventions. On a estimé que l'alinéa d) posait un problème, en ce sens qu'il disposait qu'un tiers était lié par la convention d'arbitrage si la "loi applicable" permettait qu'elle y soit liée. On a dit en particulier que les termes "loi applicable" étaient trop vagues, car on ne pouvait savoir s'il s'agissait des règles de procédure ou de la loi choisie par l'arbitrage lui-même, et qu'il faudrait employer un terme plus précis, comme la loi du contrat de transport, ou la loi de la procédure d'arbitrage, ou encore la loi de l'État dans lequel se déroulait la procédure d'arbitrage. Il a été indiqué qu'une discussion similaire avait eu lieu au sein du Groupe de travail à propos de la loi applicable pour lier un tiers dans le cas de dispositions relatives à l'élection de for dans un contrat de tonnage au projet d'article 76-3 d) (voir par. 259 ci-dessus), et l'on s'est dit sceptique quant à la possibilité de parvenir à une décision sur une disposition similaire dans le chapitre relatif à l'arbitrage, où elle paraissait plus controversée que dans le chapitre relatif à la compétence. En conséquence, le Groupe de travail a

été encouragé à s'abstenir de faire spécifiquement référence à la loi applicable à cet égard. On a ajouté qu'un tiers ne devrait être lié par clause d'arbitrage que s'il y avait consenti.

*Projet d'article 84*

276. On a fait observer que le projet d'article 84 différait sensiblement de la version examinée précédemment par le Groupe de travail à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 95). On a expliqué que ce projet d'article visait à préserver le recours traditionnel à l'arbitrage dans les chartes-parties du transport autre que de ligne régulière, tout en assurant l'inclusion dans cette catégorie des situations dans lesquelles le projet de convention était incorporé par référence. Il a été noté que le paragraphe 2 du projet d'article 84 avait été modifié par rapport à la version précédente, mais que l'intention avait été de conserver pour l'essentiel la même disposition, à l'exception d'une légère limitation des cas dans lesquels un connaissance émis en vertu d'une charte-partie pouvait contenir une clause d'arbitrage. En particulier, le texte révisé s'efforçait de régler un problème particulier en autorisant l'incorporation des clauses d'arbitrage de chartes-parties dans des connaissances émis en vertu de ces dernières.

277. Bien que l'effet souhaité de cette disposition ait été jugé utile, la suggestion de supprimer le paragraphe 1 du projet d'article 84 a été appuyée, car on y voyait une règle de fond susceptible d'avoir une incidence sur l'interprétation de cette incorporation par référence et d'être utilisée comme mécanisme ayant une incidence sur les chartes-parties qui, en tout état de cause, étaient censées rester en dehors du champ d'application du projet de convention. Il a été suggéré aussi d'ajouter les termes "ou d'une convention attributive de juridiction" après "opposabilité d'une convention d'arbitrage" afin de couvrir le nombre limité de cas où des chartes-parties prévoyaient une procédure judiciaire et non arbitrale, et de remplacer le membre de phrase "identifie les parties à la charte-partie et indique la date de cette dernière" au paragraphe 2 i) par "identifie la charte-partie". En réponse aux craintes selon lesquelles les exigences du paragraphe 2 risquaient d'avoir pour effet indésirable d'établir des conditions restreignant l'utilisation des clauses d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière, il a été suggéré de supprimer le texte faisant suite à la deuxième occurrence de l'expression "ou un autre contrat de transport".

*Projet d'article 85 bis*

278. Il a été noté que le projet d'article 85 *bis* présentant deux variantes, à savoir une clause de réserve et une clause d'acceptation expresse relatives à l'application du chapitre sur l'arbitrage, n'était pas lié aux dispositions similaires du chapitre 16 sur la compétence étant donné que chaque État serait totalement libre de décider d'appliquer le chapitre 17, alors que la décision d'adopter ou non le chapitre 16 serait prise conjointement par certains États.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de chapitre 17 sur l'arbitrage*

279. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a conclu:

- Que le projet de texte figurant au paragraphe 270 ci-dessus constituait un bon compromis et une base acceptable pour la poursuite des discussions en vue d’aboutir à une version définitive;
- Que les délégations auraient toujours le droit de formuler des commentaires supplémentaires sur le texte en attendant un examen plus approfondi de la nouvelle version présentée pendant la session; et
- Que, bien que certaines modifications rédactionnelles proposées n’aient pas reçu un soutien suffisant, par exemple la suppression des termes “contre le transporteur” au paragraphe 2 du projet d’article 83, le secrétariat devrait élaborer une version révisée du texte, en tenant compte des discussions ci-dessus et en apportant les modifications rédactionnelles nécessaires, notamment celles qui étaient liées à l’approche de l’“acceptation expresse” partielle.

### III. Questions diverses

#### Organisation des travaux futurs

280. Le Groupe de travail est convenu d’achever l’examen de toute question en suspens au terme de sa deuxième lecture, notamment celle de la liberté contractuelle, et de commencer sa troisième lecture du projet de convention à sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007). Il a également noté que sa vingtième session était prévue du 15 au 25 octobre 2007, sous réserve de l’approbation de la Commission à sa quarantième session en 2007.

281. Le Groupe de travail s’est déclaré très satisfait des progrès continus réalisés dans l’élaboration du projet de convention, compte tenu en particulier du programme chargé à sa session en cours. Il a convenu qu’il serait en mesure d’achever comme prévu sa troisième et dernière lecture du projet de convention fin 2007.

#### Notes

<sup>1</sup> *Documents officiels de l’Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*