

IV. - RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (A/CN.9/63* et Add.1)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphe</i> s		<i>Paragraphe</i> s	<i>Pages</i>
INTRODUCTION	1-10			
I. — DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR (AVANT ET PENDANT LE CHARGEMENT; PENDANT ET APRÈS LE DÉCHARGEMENT)	11-21			
Rapport du Groupe de rédaction : durée de la responsabilité	14			
Examen du rapport du Groupe de rédaction	15-21			
II. — RESPONSABILITÉ EN CE QUI CONCERNE LES MARCHANDISES EN PONTÉE ET LES ANIMAUX VIVANTS ..	22-34			
A. — Marchandises en pontée	23-29			
Rapport du Groupe de rédaction : cargaison en montée	25			
Examen du rapport du Groupe de rédaction	26-29			
B. — Animaux vivants	30-34			
III. — CLAUSES ATTRIBUTIVES DE JURIDICTION	35-57			
Clauses attributives de juridiction territoriale	35-49			
Rapport du Groupe de rédaction : clauses attributives de juridiction, choix de la juridiction	39			
Examen du rapport du Groupe de rédaction ..	40-49			
Clauses compromissaires	50-56			
IV. — PERSPECTIVES DANS LESQUELLES POURRAIENT S'INSCRIRE LES DÉCISIONS DE PRINCIPLE RELATIVES A LA RÉPARTITION DES RISQUES ENTRE LE PROPRIÉTAIRE DES MARCHANDISES ET LE TRANSPORTEUR ..	57-70			
TRAVAUX FUTURS	71-75			
<i>ANNEXE</i>				
<i>Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissances-rapport du Secrétaire général</i>				
	<i>Paragraphe</i> s	<i>Pages</i>		
INTRODUCTION	1-6	286		
PREMIÈRE PARTIE. — DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR (AVANT ET PENDANT LE CHARGEMENT; PENDANT ET APRÈS LE DÉCHARGEMENT)	7-41	287		
A. — Inventaire des problèmes	7-9	287		
B. — Les données de fait : déroulement des opérations portuaires	10-21	288		
C. — Applicabilité des Règles de La Haye en ce qui concerne la responsabilité du transporteur pendant le chargement et le déchargement : essai de clarification	22-27	290		
1. Ambiguïté des Règles de La Haye ..	22-25	290		
2. Essai de clarification concernant le chargement et le déchargement	26-27	291		
D. — Responsabilité du transporteur avant le chargement et après le déchargement ..	28-41	291		
1. Introduction	28-29	291		
2. Comparaison avec les conventions relatives à d'autres modes de transport et avec les législations nationales récentes	30-41	292		
DEUXIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ EN CE QUI CONCERNE LES MARCHANDISES EN PONTÉE ET LES ANIMAUX VIVANTS	42-74	294		
A. — Introduction	42-44	294		
B. — Marchandises en pontée	45-66	294		
1. Analyse des lois et pratiques pertinentes	45-51	294		
a) Pratiques	45-47	294		
b) La Convention internationale (Règles de La Haye)	48-51	295		
i) Qu'entend-on par « transport en pontée »?	49	295		
ii) Conditions régissant la non-applicabilité des Règles aux marchandises en pontée : validité des clauses d'exonération	50-51	295		
2. Solutions proposées	52-66	295		
a) Inclusion de toutes les marchandises en pontée dans le champ d'application des Règles de La Haye	53-60	296		
b) Modification des Règles de La Haye pour en étendre l'application aux containers chargés sur le pont	61-64	297		
c) Amendement précisant en quoi consistent les marchandises « en pontée » exclues du champ d'application des Règles	65-66	298		
C. — Animaux vivants	67-74	298		
1. Introduction	67	298		
2. Risques inhérents aux transports d'animaux vivants	68-70	298		
3. Solutions proposées	71-74	299		
TROISIÈME PARTIE. — CLAUSES ATTRIBUTIVES DE JURIDICTION	75-149	299		
A. — Exposé de la question	75-85	299		
1. Décision d'étudier les clauses attributives de juridiction	75	299		
2. Exemples de clauses attributives de juridiction	76-79	300		
3. Intérêts des parties	80-85	300		
a) Le transporteur	80-81	300		
b) Le propriétaire de la cargaison ..	82-85	301		

* 29 février 1972.

** 17 mars 1972.

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Pages</i>		<i>Paragraphes</i>	<i>Pages</i>
B. — Règles juridiques existantes concernant les clauses attributives de juridiction..	86-96	301	1. Le transporteur n'est pas responsable même en cas de faute	153-156	313
C. — Solutions possibles	97-126	304	2. Le transporteur est responsable en cas de faute	157-162	314
1. Laisser la Convention inchangée..	99-101	304	3. Le transporteur est responsable uniquement en cas de faute de certains de ses préposés : incendie	163-166	314
2. Inclure dans la Convention une disposition qui frapperait de nullité toutes les clauses attributives de juridiction	102-104	304	4. Charge de la preuve	167-177	315
3. Inclure dans la Convention une disposition qui énoncerait les critères généraux régissant la validité de la clause attributive de juridiction....	105-107	305	C. — Considérations de principe applicables à un réexamen des Règles.....	178-214	317
4. Inclure dans la Convention une disposition qui offrirait le choix entre plusieurs juridictions	108-122	305	1. Amélioration souhaitable de la qualité des services	179-189	318
5. Inclure dans la Convention une disposition qui stipulerait que, pour être valables, les limitations conventionnelles du choix de la juridiction doivent être énoncées dans le contrat de transport.....	123-126	308	2. Relation entre la répartition des risques et le coût de l'assurance..	190-204	319
D. — Clauses compromissoires	127-149	309	3. Coût du règlement des contestations : contentieux	205-209	322
1. Règles juridiques actuellement applicables quant au choix du lieu de l'arbitrage dans le contrat de transport	128-129	309	4. Conséquences d'une responsabilité accrue du transporteur	210-214	322
2. Solutions possibles	130-149	309	D. — Fondements de la responsabilité et charge de la preuve sous le régime des conventions internationales sur le transport de marchandises par air, par chemin de fer et par route.....	215-230	323
a) Maintenir telles quelles les règles juridiques existantes	130	309	1. Transport aérien international de marchandises (Convention de Varsovie)	216-221	323
b) Inclure dans la Convention une disposition qui frapperait les clauses compromissoires de nullité	131-132	310	2. Transport international de marchandises par chemin de fer (Convention CIM)	222-226	324
c) Inclure dans la Convention une disposition limitant le choix des lieux d'arbitrage	133-139	310	3. Transport international de marchandises par route (Convention CMR)	227-230	325
d) Inclure dans la Convention une disposition n'apportant aucune restriction à la compétence de l'organisme ou de la personne désigné dans la clause compromissoire pour choisir le lieu de l'arbitrage	140-141	311	E. — Approches permettant de tenir compte des considérations de principe pertinentes	231-269	326
e) Inclure dans la Convention une disposition exigeant l'application de cet instrument	142-149	311	1. Responsabilité objective	232-235	326
QUATRIÈME PARTIE. — PERSPECTIVES DANS LESQUELLES POURRAIENT S'INSCRIRE LES DÉCISIONS DE PRINCIPLE RELATIVES A LA RÉPARTITION DES RISQUES ENTRE LE PROPRIÉTAIRE DES MARCHANDISES ET LE TRANSPORTEUR....	150-269	312	2. Règles simplifiées en matière de responsabilité et de charge de la preuve fondées sur d'autres conventions internationales régissant le transport de marchandises	236-239	327
A. — Introduction	150-151	312	3. Modifications de certaines dispositions de fond des Règles de La Haye	240-255	328
B. — Les divers fondements de la responsabilité du transporteur sous le régime des Règles de La Haye.....	152-177	313	4. Modification et simplification des règles concernant la charge de la preuve	256-269	331
			<i>Appendice.</i> — Questionnaire relatif à certains points touchant la responsabilité des transporteurs en cas de dommage ou de perte des marchandises dans le contexte des connaissements		333

Introduction

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a été créé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international lors de sa deuxième session, tenue en mars 1969. Le Groupe de travail, dont la composition a été élargie en vertu d'une décision prise par la Com-

mission à sa quatrième session, comprend maintenant les 21 pays suivants membres de la Commission¹ : Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Japon, Nigeria, Norvège, Pologne, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-

¹ A l'origine, le Groupe de travail comptait sept membres.

Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Union des Républiques socialistes soviétiques et Zaïre.

2. A sa deuxième session (22-26 mars 1971), le Groupe de travail a formulé plusieurs recommandations concernant les sujets à étudier et les méthodes de travail; en particulier, il a recommandé que la Commission étudie la question des « connaissements »². La Commission a examiné ces recommandations et les a approuvées par une résolution adoptée à sa quatrième session³.

3. Conformément au paragraphe 3 de cette résolution, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes s'est réuni le 6 avril 1971, pendant la quatrième session de la Commission. A cette occasion, le Groupe de travail a adopté à l'unanimité une décision prévoyant des dispositions précises en vue de faire avancer ses travaux⁴.

4. Le Groupe de travail a tenu sa troisième session à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 et a examiné les sujets qu'il était chargé d'étudier.

5. Dix-neuf pays membres du Groupe de travail étaient représentés à cette session⁵. Ont également participé à la session les observateurs de l'Iran et du Mexique et les représentants des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales internationales ci-après : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Commission économique pour l'Europe, Comité européen des assurances, Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Conférence maritime internationale et baltique, Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de la marine marchande, Union internationale d'assurances transports.

6. Le Président du Groupe de travail était M. Nagendra Singh (Inde). Le Président et un vice-président, M. Gervasio Colombes (Argentine), avaient été élus lors de la séance du Groupe de travail tenue le 6 avril 1971 pour un mandat venant à expiration à la fin de la troisième session du Groupe de travail. Le Vice-Président n'a pu assister à la session. Le Groupe de travail a élu par acclamation les membres de son bureau dont les noms suivent :

Deuxième Vice-Président : M. Stanislaw Suchorzewski (Pologne);

Rapporteur : M. Richard St. John (Australie).

² Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, rapport sur les travaux de la deuxième session, 22-26 mars 1971 (A/CN.9/55), et *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, deuxième partie, III.

³ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17* (A/8417) [cité ci-après sous la forme « CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971) »], et *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A.

⁴ CNUDCI, Rapport sur la quatrième session (1971), par. 22 et 23; et *ibid.*

⁵ Conformément au paragraphe 2 de la résolution adoptée à la quatrième session de la Commission, M. Krzysztof Dabrowski (Pologne), président du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED, a été invité à assister à la session; toutefois, il n'a pu se rendre à cette invitation.

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

a) Ordre du jour provisoire annoté (A/CN.9/WG.III/WP.5);

b) Rapport du Secrétaire général intitulé « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » [A/CN.9/WG.III/WP.4 (vol. I, II et III)], appelé ci-après « Rapport du Secrétaire général »;

c) Réponses au questionnaire sur les connaissements et études présentées par des gouvernements pour examen par le Groupe de travail [A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1 (vol. I et II)];

d) Rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé « Les connaissements » (TD/B/C.4/ISL/6);

e) Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED sur sa troisième session, tenue au Palais des Nations, à Genève, du 5 au 18 janvier 1972 (TD/B/C.4/ISL/12).

8. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après :

1. Ouverture de la session.
2. Election du Rapporteur.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Examen des questions de fond choisies par le Groupe de travail à sa séance du 6 avril 1971.
5. Travaux futurs.
6. Date de la quatrième session du Groupe de travail.
7. Adoption du rapport.

9. Le Groupe de travail a décidé de se servir du rapport du Secrétaire général intitulé « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (A/CN.9/WG.III/WP.4) comme document de travail. Le rapport du Secrétaire général figure dans un additif au présent rapport. Conformément à la décision du Groupe de travail concernant le programme de travail (voir plus haut, par. 3), le rapport du Secrétaire général portait sur les questions ci-après :

- I. — Durée de la responsabilité du transporteur (avant et pendant le chargement; pendant et après le déchargement) [première partie du rapport du Secrétaire général];
- II. — Responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants (deuxième partie du rapport du Secrétaire général);
- III. — Clauses attributives de juridiction (troisième partie du rapport du Secrétaire général);
- IV. — Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur (quatrième partie du rapport du Secrétaire général).

10. Le Groupe de travail a considéré les sujets mentionnés ci-dessus dans l'ordre où ils étaient présentés dans le rapport du Secrétaire général; dans le présent rapport, on suivra également cet ordre.

I. — Durée de la responsabilité du transporteur (avant et pendant le chargement; pendant et après le déchargement)

11. Le Groupe de travail a examiné la question de la durée de la responsabilité du transporteur en prenant pour base la première partie (par. 7 à 41) du rapport du Secrétaire général. Le rapport indiquait que le champ d'application des Règles de La Haye⁶ déterminait les limites de la protection accordée aux chargeurs contre les clauses des connaissements qui exonèrent les transporteurs de tout ou partie de la responsabilité pour pertes ou dommages causés à la cargaison. Il était précisé que, en vertu de l'article I, e, desdites règles, la période d'application était définie comme couvrant le temps écoulé depuis « le chargement » des marchandises à bord du navire jusqu'à leur « déchargement » du navire et qu'en vertu de l'article VII les Règles ne s'appliquaient pas aux pertes ou dommages causés aux marchandises « antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire... ».

12. Le rapport du Secrétaire général analysait deux problèmes relatifs à l'application des dispositions susmentionnées des Règles de La Haye⁷, à savoir : 1) le doute qui existe sur le point de savoir si les Règles s'appliquent aux pertes ou dommages survenus pendant les opérations de chargement et de déchargement; 2) le fait que les Règles ne couvrent pas les pertes ou dommages survenus antérieurement au chargement ou postérieurement au déchargement même lorsque les marchandises sont sous la garde ou la surveillance du transporteur ou de ses agents. En ce qui concerne le premier de ces problèmes le rapport (par. 26) suggérait une modification tendant à stipuler clairement que les Règles de La Haye sont applicables aux opérations de chargement et de déchargement. Pour ce qui est du second problème, le rapport (par. 37 et 39) énonçait deux amendements, au choix, visant à élargir le champ d'application des Règles de La Haye aux périodes antérieures au chargement ou postérieures au déchargement lorsque les marchandises sont en la possession ou sous la responsabilité du transporteur.

13. Au cours des séances plénières du Groupe de travail, la proposition tendant à ce que la période d'application des Règles de La Haye soit étendue au-delà de ce qui est spécifié dans les articles I, e, et VII actuels a reçu l'appui général et il a été convenu d'une manière

⁶ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (connue également sous l'appellation : Convention de Bruxelles de 1924), Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 157, n° 2764. L'expression Règles de La Haye est souvent employée pour désigner les dispositions de fond de cette convention.

⁷ Ainsi qu'il est dit au paragraphe 7 du rapport, ces problèmes et les autres problèmes examinés par le Groupe de travail à cette session ont été soulevés dans la documentation et les débats des séances du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED (TD/B/C.4/86) et du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI (A/CN.9/55), *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, deuxième partie, III. Ils ont également été soulevés dans les réponses aux questionnaires et les études qui ont été transmises au Secrétaire général avant et pendant la préparation du rapport du Secrétaire général.

générale que les Règles de La Haye devraient s'appliquer aux périodes antérieures au chargement et postérieures au déchargement durant lesquelles les marchandises se trouvent sous la garde ou la responsabilité du transporteur ou de ses agents. Toutefois, il a été estimé que la période pendant laquelle joue la responsabilité prévue dans les Règles de La Haye ne devrait pas commencer avant l'exercice de la surveillance du transporteur au port de chargement et ne devrait pas se poursuivre au-delà du port de déchargement. Le Groupe de travail a prié un Groupe de rédaction d'établir un projet de texte reflétant le consensus ainsi obtenu et il a été convenu en général que le texte proposé dans les paragraphes 37 et 39 du rapport du Secrétaire général pourrait servir de base aux travaux du Groupe de rédaction.

14. Le Groupe de rédaction a décidé une révision de l'article I, e, et des dispositions connexes de l'article III, 2, des Règles de La Haye. Ce projet de dispositions et les observations relatives aux amendements correspondants qui pourraient être nécessaires si l'article I, e, révisé était adopté ont été exposés dans un rapport qui a été soumis par le Groupe de rédaction⁸. Ce rapport, avec les modifications mineures faites par le Groupe de travail⁹ est ainsi conçu :

Rapport du Groupe de rédaction : durée de la responsabilité

1. Le Groupe de rédaction I a examiné la question d'une révision du texte de la Convention de Bruxelles de 1924 afin de tenir compte des idées générales exprimées au cours de la discussion au Groupe de travail concernant la durée de la responsabilité du transporteur. Le Groupe de rédaction recommande de définir comme suit la durée de la responsabilité :

[Révision de l'article I, e, « Transport de marchandises »]¹⁰

- i) « Transport de marchandises » couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.
- ii) Aux fins de l'alinéa i, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison :
 - a) En remettant les marchandises au destinataire; ou,
 - b) Dans les cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, en les mettant à

⁸ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.14.

⁹ Les modifications apportées par le Groupe de travail sont les suivantes : a) à l'alinéa ii, b, du texte révisé de l'article I, e, les crochets entre lesquels se trouvaient les mots « ou aux usages » ont été supprimés par le Groupe de travail; b) à l'alinéa iii le mot « des » a été inséré devant « agents » et le mot « et » a été remplacé par « ou des » immédiatement après le mot « agents ». La dernière modification a pour objet de préciser que les mots « agissant sur les instructions » ne s'appliquent qu'aux « autres personnes ».

¹⁰ Les crochets qui entourent ce titre et les titres suivants indiquent qu'on n'a pas encore décidé de la forme à donner aux nouvelles règles.

la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages applicables au port de déchargement; ou

- c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

iii) Dans les dispositions des alinéas i et ii, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des agents ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement.

2. Le libellé de l'article III, 2, devrait être aligné sur le texte révisé de l'article I, e. Le Groupe de rédaction recommande la révision ci-après. (Le membre de phrase du début, qui figure maintenant dans la Convention, est mis entre crochets pour indiquer que cette référence à l'article IV devra peut-être faire l'objet d'un nouvel examen après que le Groupe de travail aura pris une décision concernant les règles de responsabilité énoncées dans l'article IV.)

[Révision de l'article III, 2]

[Sous réserve des dispositions de l'article IV) le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse à la prise en charge, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises sous sa garde.

3. Il convient de noter que certaines autres dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 peuvent appeler un nouvel examen du fait de la décision prise touchant la durée de la responsabilité du transporteur telle qu'elle apparaît au paragraphe 1. Ainsi, il faudrait envisager la révision, voire la suppression éventuelle de l'article VII ¹¹.

4. Parmi les autres dispositions auxquelles il faudrait peut-être consacrer quelque attention compte tenu de la recommandation faite au paragraphe 1 ci-dessus figurent l'article III, 6, et l'article IV, 2. Il est recommandé que la question des modifications tendant à assurer cette conformité soit examinée lorsque le Groupe de travail examinera quant au fond ces dispositions ainsi que des dispositions connexes.

5. Un représentant a expressément réservé sa position touchant l'alinéa ii, c, de l'article I, e, sous sa forme modifiée.

Examen du rapport du Groupe de rédaction

15. Le Groupe de travail a examiné attentivement le rapport du Groupe de rédaction et a pris les décisions suivantes :

- a) Approbation de la définition de la durée de la responsabilité telle qu'elle est énoncée à propos de l'article I, e, ci-dessus;

b) Approbation de la révision de l'article III, 2, des Règles de La Haye telle qu'elle figure au paragraphe 2 du rapport du Groupe de rédaction afin que cet article soit aligné sur la révision de l'article I, e;

c) Suppression de l'article VII des Règles de La Haye, qui est incompatible avec la révision ci-dessus [art. I, e] et que, vu la révision de l'article I, e, il n'est pas besoin d'autre disposition;

d) Approbation du paragraphe 4 du rapport du Groupe de rédaction, qui suggère qu'il faudrait peut-être consacrer quelque attention à d'autres dispositions [notamment les articles III, 6, et IV, 2] compte tenu de la révision de l'article I, e.

16. Deux représentants ont expressément réservé leur position touchant l'alinéa ii, c, de l'article I, e, révisé.

17. Certains représentants ont formulé des réserves quant à la suppression de l'article VII.

18. Plusieurs représentants ont appuyé une proposition tendant à ajouter aux Règles de La Haye le nouvel article ci-après :

« Sous réserve des dispositions de l'article V, le transporteur n'encourra pas de responsabilité pour perte ou dommages subis par les marchandises au port de chargement, en cours de transport ou au port de déchargement, si ce n'est conformément aux présentes règles. »

Le Groupe de travail a décidé que cette proposition serait examinée ultérieurement.

19. Certains représentants, tout en reconnaissant que les textes révisés des articles I, e, et III, 2, constituaient des améliorations par rapport au texte actuel des Règles de La Haye, ont estimé que ces révisions pourraient être améliorées encore. Certaines de ces délégations ont été d'avis que la structure de l'article I, e, modifié prêtait à confusion en ce que la distinction entre : i) les entrepôts privés ou autres intermédiaires privés; et ii) les autorités publiques du port ou les entrepôts douaniers n'était pas suffisamment claire.

20. Un représentant a fait observer que la révision proposée était incomplète car elle laissait de côté le régime de la responsabilité des manutentionnaires ¹². Il s'est référé à la législation interne de son pays qui avait unifié la responsabilité des manutentionnaires et des transporteurs et qui rend le manutentionnaire exclusivement responsable envers la personne (transporteur ou chargeur) qui a requis ses services et il a ajouté que cette loi avait réglé de façon satisfaisante les problèmes relatifs à la perte ou au dommage causés aux marchandises lorsqu'elles sont sous la garde du manutentionnaire. Dans les Etats où les responsabilités des manutentionnaires et des transporteurs ne sont pas unifiées, ces difficultés persisteront, mais, en attendant cette unification, les nouvelles règles sur la durée de la responsabilité du transporteur contenues dans le projet de révision des articles I, e, et III, 2, constitueraient une amélioration utile des Règles de La Haye.

21. Certains représentants ont estimé que l'on devrait ajouter, dans la première phrase du paragraphe 1, ii,

¹¹ Ainsi qu'on le verra au paragraphe 15, c, ci-dessous, le Groupe de travail a étudié cette question et a décidé de supprimer l'article VII. Certains représentants ont formulé des réserves à cet égard.

¹² *Stevedore-warehouseman* dans le texte anglais.

du rapport du Groupe de rédaction, les mots « au port de chargement » après les mots « prises en charge », et les mots « au port de déchargement » après les mots « effectué la livraison ». Plusieurs représentants ont proposé de supprimer les mots « ou aux usages » au paragraphe 1, ii, *b*, du rapport du Groupe de rédaction. Un représentant s'est demandé si les dispositions de l'alinéa ii de l'article I, *e*, sous sa forme modifiée, étaient suffisamment larges pour couvrir le cas d'un transporteur qui a déchargé des marchandises en transit, lorsque ces marchandises sont ensuite rechargées sur un autre navire. Un autre représentant a estimé qu'une solution plus brève au problème posé par l'article I, *e*, consisterait à modifier l'article VII de façon à interdire expressément les clauses de connaissance qui exonèrent les transporteurs de toute responsabilité avant le chargement et après le déchargement. Par contre, un autre représentant a fait observer que les clauses de connaissance qui seraient incompatibles avec les Règles ne seraient pas valables en vertu de l'article III, 8, qui sera probablement retenu dans toute révision de la Convention.

II. — Responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants

22. Le Groupe de travail a examiné les problèmes qui se posent du fait que la définition du terme « Marchandises » donnée à l'alinéa *c* de l'article premier des Règles de La Haye exclut « les animaux vivants et la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée ». L'exclusion : A) des marchandises en pontée, et B) des animaux vivants, a été examinée séparément.

A. — MARCHANDISES EN PONTÉE

23. Le rapport du Secrétaire général traitait de trois problèmes soulevés par l'exclusion des marchandises en pontée¹³.

1) Les transporteurs pourraient échapper à leur responsabilité en cas de perte ou de dommage causés aux marchandises en pontée découlant de raisons absolument sans rapport avec les risques particuliers que pourrait entraîner le transport de ces marchandises sur le pont;

2) Les conteneurs, qui peuvent être transportés dans les mêmes conditions de sécurité sur le pont ou en cale, sont exclus du champ d'application des Règles lorsqu'ils sont déclarés comme mis sur le pont;

3) Il est difficile de déterminer si les « marchandises en pontée » exclues du champ d'application des Règles de La Haye comprennent les marchandises arrimées au-dessus du pont principal, mais à l'intérieur de certains espaces clos assurant une protection.

Le rapport contenait des propositions d'amendements conçues pour régler ces problèmes¹⁴. Le Groupe de travail a examiné la question des « marchandises en

pontée » en se fondant sur les considérations et les propositions d'amendements contenues dans le rapport.

24. Au cours des séances plénières du Groupe de travail, la majorité des participants a estimé que les marchandises en pontée ne devraient plus être exclues de la définition des « marchandises » donnée à l'alinéa *c* de l'article premier, afin que les dispositions des Règles de La Haye soient applicables aux marchandises transportées sur le pont. Quelques représentants ont émis l'opinion que, si une telle mesure était adoptée, il faudrait ajouter aux Règles de La Haye une disposition qui exonérerait le transporteur de toute responsabilité en cas de perte ou de dommage découlant des risques particuliers inhérents au transport sur le pont. D'autres représentants ont estimé qu'une telle disposition spéciale n'était pas nécessaire. De l'avis de ces derniers, une norme générale de responsabilité du transporteur fondée sur le principe de la faute pouvait s'appliquer aux marchandises en pontée aussi bien qu'aux autres marchandises. Le transporteur ne serait responsable en cas de perte ou de dommage causé aux marchandises en pontée que s'il avait omis de prendre les précautions que l'on pouvait raisonnablement exiger pour ces marchandises.

25. Après un échange de vues au sein du Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le Groupe de rédaction a approuvé un amendement à l'alinéa *c* de l'article premier, et il a formulé plusieurs autres recommandations et observations qui sont consignées dans son rapport au Groupe de travail¹⁵. Ce rapport est reproduit ci-après avec quelques légères modifications apportées par le Groupe de travail¹⁶ :

Rapport du Groupe de rédaction : cargaison en pontée

1. Le Groupe de rédaction I a examiné la question de la révision du texte de la Convention de Bruxelles de 1924, afin de tenir compte des idées générales exprimées au cours de la discussion au Groupe de travail concernant la suppression des marchandises en pontée dans la définition du terme « Marchandises » qui figure à l'article I, *c*. Le Groupe de rédaction recommande la définition ci-après du terme « Marchandises » :

[Révision de l'article I, *c*, « Marchandises »]

« Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque [à l'exception des animaux vivants].

2. Le Groupe de rédaction recommande en outre de soumettre la disposition suivante au Groupe de travail :

¹³ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.19.

¹⁴ Les modifications apportées par le Groupe de travail portent sur les points suivants : *a*) le texte du paragraphe 3, qui était ambigu, a été révisé; *b*) à l'alinéa *a* du paragraphe 4, les mots « aux usages » venant immédiatement après « chargeur » ont été supprimés, et les mots « et éventuellement aux usages » ont été ajoutés à la fin de l'alinéa.

¹³ Voir rapport du Secrétaire général, par. 42 à 66.

¹⁴ Les projets d'amendements se trouvent aux paragraphes 58, 60, 63 et 66 du rapport du Secrétaire général.

[Addition éventuelle à l'article IV]

[En ce qui concerne la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée, tous les risques de perte ou de dommage découlant ou résultant de périls inhérents ou incidents à cette forme de transport seront supportés par le chargeur et le destinataire, mais à tous autres égards, la garde et le transport de ladite cargaison seront régis par les dispositions de la présente Convention¹⁷].

Le Groupe de rédaction a estimé que la question de l'inclusion de cette disposition devrait être tranchée lors de l'examen des règles de responsabilité de l'article IV de la Convention. Pour l'étude de la disposition citée plus haut, le Groupe de travail devrait tenir compte des suggestions ci-après qui ont été faites par divers membres du Groupe de rédaction :

a) Supprimer dans le texte les mots « ou incidents » ;

b) Supprimer les mots « qui, par le contrat de transport, est déclarée comme... et, en fait, est ainsi transportée » ; le membre de phrase aurait donc la teneur suivante : « En ce qui concerne la cargaison mise sur le pont » ;

c) Modeler la disposition sur le paragraphe 4 de l'article 17 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), conclue à Genève le 19 mai 1956. Ladite Convention stipule en partie ce qui suit :

« ... le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux :

« a) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture ;... ».

3. Le Groupe de rédaction est convenu qu'une distinction spéciale entre marchandises en cale ou en pontée n'était pas nécessaire.

4. Le Groupe de rédaction a estimé que d'autres dispositions sur les marchandises en pontée étaient nécessaires et que ces dispositions devraient refléter les principes suivants¹⁸ :

a) Le transporteur n'aura le droit de transporter les marchandises sur le pont que si ce transport est fait conformément à un accord passé avec le chargeur, aux règlements et éventuellement aux usages ;

b) Un accord passé entre le transporteur et le chargeur stipulant que les marchandises sont de nature à être transportées en pontée ou peuvent être ainsi transportées doit être mentionné dans une déclaration consignée dans le connaissement ;

c) Si le connaissement ne contient pas la déclaration visée à l'alinéa b ci-dessus, il sera présumé que le

transporteur et le chargeur n'ont pas conclu un tel accord, mais, à l'égard du chargeur, le transporteur sera admis à prouver et à invoquer l'accord réellement conclu ;

Le Groupe de rédaction est également convenu que les principes suivants devraient faire l'objet d'un nouvel examen :

d) Si un accord avec le chargeur stipulant que les marchandises seront transportées sur le pont n'apparaît pas dans le connaissement, le transporteur ne pourra pas invoquer cet accord à l'égard d'un destinataire qui a acquis le connaissement de bonne foi ;

e) Si les marchandises sont transportées sur le pont contrairement aux principes mentionnés à l'alinéa a ci-dessus, le transporteur est responsable de tous les dommages directs ou indirects subis par les marchandises en pontée.

Les membres du Groupe de rédaction se sont prononcés tantôt pour, tantôt contre, les principes visés aux alinéas d et e ci-dessus. Le Groupe de rédaction recommande que ces questions fassent l'objet d'un examen plus approfondi afin qu'une décision puisse être prise à la prochaine session du Groupe de travail.

Examen du rapport du Groupe de rédaction

26. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Groupe de rédaction et a accepté la révision de l'alinéa c de l'article premier des Règles de La Haye mentionné ci-dessus.

27. Le Groupe de travail a pris note des paragraphes 2 à 4 du rapport du Groupe de rédaction.

28. Le projet de dispositions présenté entre crochets au paragraphe 2 du rapport, sous la rubrique « addition éventuelle à l'article IV », a été approuvé par certains et combattu par d'autres. Cette disposition aurait pour effet de décharger le transporteur de toute responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant des risques particuliers inhérents au transport sur le pont. Certains représentants se sont opposés à ce que cette disposition soit examinée à l'avenir, estimant que les marchandises en pontée devraient être traitées, dans les Règles de La Haye, de la même façon que toutes les autres marchandises, et que la question ne devrait plus être soulevée. D'autres représentants, en revanche, ont considéré qu'il y aurait lieu d'incorporer une disposition analogue à l'« addition éventuelle à l'article IV » dans les Règles de La Haye, et que son inclusion devrait être étudiée lors d'une session ultérieure du Groupe de travail. Certains représentants ont estimé que les règles générales de responsabilité, à condition d'être fondées sur la faute, auraient en tout état de cause le même effet ; ces représentants partageaient l'avis du Groupe de rédaction, à savoir que cette proposition devrait être examinée dans le contexte des règles de responsabilité énoncées à l'article IV.

29. Quelques représentants ont déclaré que les principes énoncés au paragraphe 4 du rapport du Groupe de rédaction n'auraient d'utilité que si une disposition contenant les règles spéciales relatives à la responsabilité

¹⁷ Comme il est indiqué au paragraphe 28 ci-dessus, le Groupe de travail n'est pas parvenu à un accord sur cette disposition et a estimé que celle-ci devrait être examinée à une de ses futures sessions.

¹⁸ Comme il est indiqué au paragraphe 29 ci-dessus, quelques représentants ont formulé des réserves au sujet de ce paragraphe.

du transporteur en ce qui concerne les marchandises en pontée était ajoutée ultérieurement aux Règles de La Haye. D'un autre côté, un représentant a fait remarquer que ces dispositions n'étaient pas liées au problème de la responsabilité pour les marchandises en pontée mais plutôt à l'obligation qu'avait le transporteur d'indiquer dans le connaissement que les marchandises seraient ou pourraient être transportées sur le pont, conformément à un accord conclu avec le chargeur. A défaut d'une telle indication, le fait de transporter des marchandises sur le pont constituerait, sur le plan juridique, une contravention au contrat¹⁹.

B. — ANIMAUX VIVANTS

30. Comme il a été indiqué plus haut, le Groupe de travail a également examiné les problèmes soulevés par l'exclusion des « animaux vivants » de la définition des « marchandises » donnée à l'alinéa *c* de l'article premier des Règles de La Haye. Il était signalé, dans le rapport du Secrétaire général, que par suite de cette exclusion les Règles de La Haye n'offrent aucune protection en cas de perte ou de dommage survenant lors du transport d'animaux vivants; plusieurs solutions au problème étaient proposées dans ce rapport (par. 64 à 74).

31. Plusieurs représentants ont recommandé d'inclure les animaux vivants dans le champ d'application des Règles de La Haye, tout en faisant observer qu'il y aurait lieu d'inclure une disposition déchargeant les transporteurs de leur responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant des risques particuliers inhérents au transport des animaux. Deux de ces représentants ont proposé des dispositions qui tiendraient compte de ces risques particuliers, et qui sont ainsi conçues :

« *a*) Les animaux vivants, transportés en pontée ou en cale, sont réputés « marchandises » au sens du présent article s'il est prouvé que le dommage ou la perte résulte exclusivement de l'innavigabilité du navire ou de l'imprudence du transporteur²⁰.

« *b*) [A ajouter à l'alinéa *c* de l'article premier, *c*] : Toutefois, en ce qui concerne le transport des animaux vivants, sont autorisées toutes clauses relatives à la

responsabilité et à la réparation résultant des risques particuliers à ce transport²¹. »

32. D'autres représentants, qui souhaitent voir inclure les animaux vivants dans le champ d'application des Règles de La Haye, ont estimé cependant que les dispositions de l'article IV, 2, suffisaient à protéger les transporteurs contre tous risques particuliers inhérents au transport des animaux.

33. Plusieurs autres représentants ont indiqué qu'ils étaient opposés à l'inclusion des animaux vivants dans le champ d'application des Règles de La Haye. Ils ont estimé que, si cela se faisait, il serait difficile de déterminer la cause d'une perte ou d'un dommage survenant lors du transport d'animaux vivants, et que cela conduirait à des litiges entre les transporteurs et les propriétaires des animaux. A leur avis, s'il fallait réglementer le transport des animaux vivants — ce dont ils n'étaient pas convaincus — il y aurait lieu d'élaborer des règles distinctes. Cela dit, ils ne pensaient pas que ce problème fût très important dans la pratique. En revanche, d'autres représentants ont déclaré que le problème était important; ils ne voyaient pas pourquoi les chargeurs qui expédient des animaux vivants n'auraient aucune protection en cas de perte, que cette dernière résulte ou non des risques particuliers inhérents à ce mode de transport.

34. Étant donné qu'il n'y avait pas d'accord sur la façon de régler le problème des animaux vivants, le Groupe de travail a décidé de remettre à plus tard sa décision à ce sujet. Plusieurs représentants ont fait savoir qu'ils auraient besoin de plus amples renseignements pour pouvoir arrêter leur position sur ce problème. L'observateur de l'UNIDROIT a fait observer que la Commission pourrait peut-être demander à l'UNIDROIT de faire une étude sur les règles qui devraient être applicables au transport d'animaux vivants.

III. — Clauses attributives de juridiction

CLAUSES ATTRIBUTIVES DE JURIDICTION TERRITORIALE

35. Le Groupe de travail a examiné les sections A, B et C de la troisième partie du rapport du Secrétaire général (par. 75 à 125), qui est consacrée aux problèmes que soulèvent les clauses des connaissements prévoyant que seul un tribunal donné est compétent pour connaître des litiges auxquels le contrat de transport peut donner lieu. Il était signalé dans le rapport que le lieu que le connaissement désigne comme étant celui où le litige doit être jugé est souvent si peu commode pour le propriétaire de la cargaison qu'il lui est impossible de présenter sa cause dans des conditions équitables et de se faire rendre pleinement justice. La Convention de Bruxelles de 1924 (Règles de La Haye) ne contient aucune disposition à ce sujet. Le rapport récapitulait les règles juridiques existantes en la matière; il montrait que ces dispositions varient considérablement selon les systèmes juridiques considérés et que, dans bien des systèmes, leur efficacité peut être mise en doute.

¹⁹ La proposition suivante, expressément conçue pour obtenir de tels résultats, a été soumise par un représentant :

1. Le transporteur n'a le droit de transporter les marchandises en pontée que si ce transport est fait conformément à un accord passé avec le chargeur, aux usages ou aux règlements.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront ou pourront être transportées sur le pont, le transporteur doit insérer dans le connaissement une déclaration à cet effet. A défaut d'une telle déclaration, le transporteur aura la charge de prouver qu'un accord de transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur ne sera pas admis à invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui aura acquis le connaissement de bonne foi.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises qui résultent exclusivement du transport en pontée conformément aux dispositions du [paragraphe 5 de l'article 4 tel qu'il a été modifié par le Protocole additionnel de 1968]. La même règle s'applique lorsque, conformément au paragraphe 2 du présent article, le transporteur n'est pas admis à invoquer un accord de transport en pontée.

²⁰ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.3.

²¹ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.4.

36. Cinq solutions possibles étaient exposées dans cette partie du rapport du Secrétaire général. La première consistait à ne pas ajouter de dispositions à ce sujet. La deuxième consistait à inclure une disposition qui frapperait de nullité toutes les clauses attributives de juridiction. La troisième consistait à inclure une disposition qui énoncerait les critères généraux régissant la validité de la clause attributive de juridiction. La quatrième, qui faisait l'objet de la proposition A²², tendrait à inclure une disposition qui offrirait le choix entre plusieurs juridictions. La cinquième, à laquelle correspondait la proposition B²³, donnerait effet aux clauses d'élection de for stipulées dans le contrat pour autant qu'elles énoncent au moins les lieux possibles où peut être intentée l'action spécifiée dans la loi.

37. Lors des délibérations du Groupe de travail sur cette question, la plupart des membres ont estimé qu'il serait bon d'inclure dans les Règles de La Haye une disposition réglementant les clauses d'élection de for. Quelques représentants ont cependant déclaré qu'il serait souhaitable d'élaborer un protocole distinct contenant la disposition relative au choix de la juridiction, ce qui permettrait aux Etats d'adopter les règles relatives à la responsabilité du transporteur qui sont contenues dans les Règles de La Haye, même s'ils étaient opposés à une disposition sur la juridiction. La plupart des représentants qui ont pris la parole ont appuyé la solution proposée dans la proposition A du rapport du Secrétaire général, sans réserve de certaines modifications et additions.

38. A l'issue du débat sur cette question au sein du Groupe de travail, un groupe de rédaction a été prié d'élaborer une disposition traduisant l'entente intervenue lors des séances plénières.

39. Le Groupe de rédaction a décidé qu'une disposition sur les clauses attributives de juridiction devrait être ajoutée aux Règles de La Haye. Le projet de disposition a été énoncé dans un rapport soumis au Groupe de travail. Ce rapport est reproduit ci-après avec quelques modifications apportées par le Groupe de travail :

Rapport du Groupe de rédaction : clauses attributives de juridiction, choix de la juridiction

1. Le Groupe de rédaction I a examiné la question de l'addition à la Convention de Bruxelles de 1924 d'une disposition reflétant les opinions générales exprimées au cours de la discussion du Groupe de travail touchant les clauses relatives au choix de la juridiction.

2. Le Groupe de rédaction a décidé de prendre pour base de ses travaux les dispositions de la proposition A figurant au paragraphe 113 du rapport du Secrétaire général, conformément aux vues exposées au Groupe de travail. Il a également été décidé que la proposition contenue dans le document CRP.11²⁴ servirait de base pour la mise en forme du texte.

3. Le Groupe de rédaction recommande la disposition suivante sur les clauses relatives au choix de la juridiction :

[Projet de disposition proposé]

A) 1) Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, son domicile;

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu;

c) Le port de chargement;

d) Le port de déchargement;

e) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.

a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe A pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire.

b) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

B) Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié au paragraphe A ci-dessus. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

C) 1) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe A ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

2) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

3) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

D) Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu

²² Rapport du Secrétaire général, par 113 (voir annexe).

²³ *Ibid.*, par. 125.

²⁴ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.11.

par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

Notes concernant la disposition proposée

4. L'attention du Groupe de travail est appelée sur les questions suivantes :

a) *Paragraphe A.1 e* : certains représentants ont réservé leur position;

b) *Paragraphe A.2* : il y aurait lieu d'examiner le rapport entre cette disposition et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (Bruxelles, 1952);

c) *Paragraphe B* : la seconde phrase est fondée sur l'article 4 de la Convention sur la compétence du for contractuel en cas de vente à caractère international d'objets mobiliers corporels (1958);

d) *Paragraphe C.1* : le Groupe de rédaction a également examiné l'insertion de la disposition contenue à l'article 1, 3, de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage (Bruxelles, 1952).

Examen du rapport du Groupe de rédaction

40. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Groupe de rédaction figurant ci-dessus. De nombreux représentants ont déclaré qu'ils présumaient que la disposition sur les clauses d'élection de for soumise à l'examen du Groupe n'était qu'un avant-projet et que cette disposition pourrait faire l'objet d'une révision. Cela admis, le Groupe de travail a approuvé le rapport sous réserve des observations qui figurent ci-après. Ces observations sont présentées dans l'ordre où les dispositions apparaissent dans la disposition proposée.

41. *Paragraphe A. Structure générale.* Le paragraphe A.1 prévoit pour le demandeur cinq lieux possibles où il peut intenter une action. Les quatre premiers, indiqués dans les alinéas *a* à *d*, sont indépendants de toute clause du contrat. Le cinquième, prévu à l'alinéa *e*, pourra être choisi s'il est désigné dans le contrat de transport mais ce contrat ne peut éliminer aucun des choix énoncés aux alinéas *a* à *d*. Il convient de noter que cette disposition s'applique à toute action découlant du contrat de transport; le demandeur à qui cette disposition s'applique peut être soit le propriétaire de la cargaison soit le transporteur.

42. Un représentant a proposé de placer entre crochets le mot « demandeur » au paragraphe A.1 de la disposition proposée de manière à refléter sa position, à savoir que les alinéas *a* à *d* ne devraient s'appliquer qu'aux chargeurs et aux consignataires dont les intérêts sont en cause.

43. Parmi les aspects du paragraphe A qui ont fait l'objet d'observations figure la disposition initiale aux termes de laquelle un demandeur peut intenter une action dans un Etat contractant » sur le territoire duquel [est] situé » un des lieux énumérés dans les cinq alinéas *a* à *e*. Ainsi l'action ne doit pas nécessairement être intentée au lieu de l'établissement ou au port de chargement ou de déchargement. Certains représentants ont proposé

de modifier cette approche; selon une formule, les mots « dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé » seraient remplacés par les mots suivants « dans un des lieux ci-après, situé dans un Etat contractant ». Ces représentants ont estimé que le libellé actuel de la disposition qui mentionne le territoire d'un Etat ne précise pas suffisamment où une action doit être intentée et peut avoir pour conséquence qu'une action doive être intentée dans un lieu peu commode sur le plan pratique, en particulier lorsqu'il s'agit d'Etats de grande superficie. A l'encontre de la modification ainsi proposée, on a fait observer que la notion de « lieu » était vague et que, en ce qui concerne les alinéas *c* et *d*, le tribunal qui a son siège dans le port peut ne pas être compétent. On a fait observer en outre que, dans de nombreux systèmes juridiques, l'importance de ce problème était très atténuée par les règles déterminant le tribunal compétent à saisir et qu'en pratique les demandeurs porteront leur action devant un tribunal où les preuves peuvent être plus facilement produites plutôt qu'en un lieu éloigné de celui où la transaction a été effectuée.

44. En ce qui concerne la seconde ligne du paragraphe A.1 de la disposition proposée, un petit nombre de représentants ont déclaré que le mot « contractant » introduisait un élément qui méritait un examen approfondi. On a fait observer que cet élément pouvait nuire à l'intention sous-jacente du projet de disposition, qui était d'accorder au demandeur le choix des juridictions où l'action peut être portée. Il conviendrait donc d'examiner s'il n'y a pas lieu de supprimer ce mot. Pour ce qui est du paragraphe A.1, *b*, de la disposition proposée, un représentant a indiqué sa préférence pour la suppression du mot « agence » et a ajouté que l'insertion de ce mot risquerait d'avoir pour effet que des actions soient intentées en des lieux indûment éloignés de l'endroit où le dommage a été subi. Un autre représentant a déclaré que l'alinéa *b* était superflu et augmentait inutilement le nombre de lieux entre lesquels le demandeur pouvait choisir.

45. En ce qui concerne le paragraphe A.1, *e*, de la disposition proposée, plusieurs représentants ont formulé des réserves et certains ont exprimé l'opinion que cette clause devrait être supprimée. Ces représentants ont déclaré en outre qu'ils ne pourraient appuyer une disposition qui permettrait aux parties d'ajouter par contrat un lieu de juridiction aux lieux spécifiés dans les alinéas *a* à *d* que si ce choix prévu par contrat était ouvert aux parties intéressées à la cargaison et non au transporteur. On a dit que cette distinction était faite parce que le contrat de transport maritime est un contrat d'adhésion qui est normalement rédigé par les transporteurs; les Règles de La Haye ne devraient permettre que des juridictions librement choisies par les parties.

46. En ce qui concerne le paragraphe A.2 de la disposition proposée, d'autres représentants se sont référés à la note relative à cette disposition qui figure au paragraphe 4, *b*, du rapport du Groupe de rédaction sur la question, et ils ont signalé que cette disposition pourrait créer des difficultés pour les Etats parties à la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires de mer (Bruxelles, 1952), et qu'il vaudrait mieux la supprimer,

ou du moins la placer entre crochets. Un représentant a déclaré en outre que ce paragraphe était inacceptable, car il aboutirait à une extension injustifiée du nombre des juridictions compétentes ouvertes aux demandeurs. Il a fait observer que ce paragraphe visait les actions quant au fond intentées sur la base de la saisie d'un navire et non pas seulement les mesures provisoires et conservatoires visées dans la seconde phrase du paragraphe B du projet de disposition. Cette dernière disposition, a-t-on fait observer, renforçait l'opinion que le paragraphe A.2 avait pour objet d'attribuer compétence aux fins de présentation des demandes aux lieux où le navire pouvait être saisi.

47. Le Président du Groupe de rédaction a exposé l'opinion du Groupe sur le rapport qui existait entre les dispositions du paragraphe A.2 et celles de la deuxième phrase du paragraphe B. Il a déclaré que la seconde phrase du paragraphe B indiquait clairement que la disposition proposée n'avait pas pour but de conférer le droit de saisie des navires. Ce droit relève des législations internes. Le paragraphe A.2, *a*, prévoit simplement qu'une fois le navire saisi (conformément au droit interne), une action peut être intentée dans les conditions prescrites audit paragraphe et sous réserve des dispositions relatives au renvoi et à la garantie qui y sont énoncées.

48. Un représentant a fait observer que toute disposition relative aux clauses attributives de juridiction devrait être fondée sur le principe de l'autonomie de la volonté des parties, et qu'une telle disposition devrait donc reconnaître toute juridiction dont les parties seraient convenues. Cette disposition pourrait désigner un certain nombre de tribunaux compétents dans les cas où les parties ne seraient pas convenues d'un lieu de juridiction. D'un autre côté, étant donné les difficultés que pouvaient susciter la recherche d'une solution équilibrée à cette question et les complexités des règles de procédure en la matière, le même représentant a estimé qu'on pourrait également résoudre le problème en s'abstenant d'inclure dans les Règles de La Haye une disposition relative aux clauses attributives de juridiction.

CLAUSES COMPROMISSOIRES

49. Le Groupe de travail a examiné la section D de la troisième partie du rapport du Secrétaire général (par. 127 à 149) qui est consacrée aux clauses compromissoires. La Convention de Bruxelles de 1924 (Règles de La Haye) ne contient aucune disposition concernant l'arbitrage. Il était noté dans le rapport que, si les clauses attributives de juridiction venaient à être réglementées par une nouvelle disposition de la Convention de Bruxelles de 1924, les transporteurs pourraient être incités à insérer plus fréquemment dans les connaissements des clauses compromissoires afin d'exercer une influence sur le choix du lieu où le litige sera jugé.

50. Plusieurs solutions étaient suggérées dans le rapport. La solution *a* consisterait à maintenir telles quelles les règles juridiques existantes. La solution *b* tendrait à inclure une disposition qui frapperait les clauses compromissoires de nullité. Les solutions *c* et *d*, qui sont

exposées dans les propositions C et D²⁵, tendent à inclure une disposition offrant le choix entre plusieurs lieux d'arbitrage. La solution *e*, à laquelle correspond la proposition E²⁶, a trait à l'application de la Convention de Bruxelles de 1924 dans les procédures d'arbitrage.

51. Au cours des séances plénières du Groupe de travail, l'idée que les Règles de La Haye devraient contenir une disposition sur les clauses compromissoires, avec mention spéciale du lieu où la procédure pourrait se dérouler, a reçu un appui général. La plupart des représentants ont déclaré également que toute disposition sur l'arbitrage devrait garantir que les Règles de La Haye seraient appliquées dans la procédure d'arbitrage. A ce propos, de nombreux représentants ont approuvé l'approche qui avait inspiré la proposition E du rapport du Secrétaire général (par. 147), où il est dit que « le contrat de transport peut contenir une clause compromissoire à condition que cette clause stipule que les arbitres appliqueront la présente Convention ».

52. Trois propositions ont été soumises, et chacune a reçu l'appui d'un certain nombre de représentants.

53. L'une de ces propositions reflétait l'opinion de plusieurs représentants, selon laquelle les clauses compromissoires devraient être traitées sous le même angle que celui qui avait guidé le Groupe de rédaction en ce qui concerne les clauses d'élection de for. (Voir solution A du rapport du Secrétaire général, par. 113.) Cette approche appelait une disposition qui permettrait l'insertion d'une clause compromissoire dans le connaissement, mais qui donnerait au demandeur le droit de choisir son for arbitral parmi un nombre limité de lieux. Cette proposition²⁷ était ainsi conçue :

1. Pour tout litige auquel le contrat de transport peut donner lieu, il est possible de prévoir, conformément à une clause compromissoire, dans ce contrat, une procédure d'arbitrage. Cette procédure peut avoir lieu, au choix du demandeur, dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé :

a) L'établissement principal du transporteur ou la succursale ou l'agence du transporteur par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu; ou

b) Le lieu où la marchandise a été prise en charge par le transporteur; ou

c) Le lieu prévu au contrat pour la livraison de la marchandise au destinataire; ou

d) Le lieu désigné dans le contrat de transport [ou choisi par la personne ou l'organisme désigné dans la clause compromissoire].

2. La clause compromissoire doit, à peine de nullité, stipuler que l'arbitre désigné appliquera la présente Convention.

3. Après la naissance du litige, les parties peuvent convenir de choisir comme lieu de l'arbitrage le territoire d'un Etat contractant quelconque [ou toute personne ou organisme dans un Etat contractant].

²⁵ Rapport du Secrétaire général, par. 136 et 141 (voir annexe).

²⁶ *Ibid.*, par. 147.

²⁷ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.17.

Les parties pourront convenir que l'arbitre pourra statuer en amiable compositeur.

54. Une autre proposition, offrant deux variantes, était ainsi conçue :

*Variante I**

Nonobstant les dispositions de l'article précédent [... traitant des questions de juridiction...], les clauses compromissaires sont admises dans un contrat de transport à condition que l'arbitrage désigné ait lieu dans un Etat contractant et applique les règles [de fond] de la présente Convention.

*Variante II***

Nonobstant les dispositions de l'article précédent [... traitant des questions de juridiction...], les clauses compromissaires sont admises dans un contrat de transport à condition qu'il y soit stipulé :

a) Que l'organisme d'arbitrage ou les arbitres désignés dans le contrat appliqueront les règles [de fond] de la présente Convention;

b) Et que la procédure [d'arbitrage] aura lieu dans un Etat contractant, en l'un des lieux visés dans [ledit] article [...] ou au lieu choisi par lesdits organismes d'arbitrage ou arbitres²⁸.

55. Une troisième proposition présentée au Groupe de travail tendait à limiter le recours à l'arbitrage aux cas où les parties sont convenues de recourir à l'arbitrage après la naissance du différend. Cette proposition était ainsi conçue²⁹ :

Nonobstant les dispositions des paragraphes qui précèdent, après que s'est produit l'événement qui donne naissance à la réclamation, les parties peuvent convenir de la juridiction devant laquelle l'action judiciaire doit être intentée ou soumettre la question à l'arbitrage aux fins de sentence définitive conformément aux règles de la présente Convention.

56. Le Groupe de travail n'a pas été en mesure d'examiner à fond ces diverses propositions dans le délai dont il disposait à la présente session. Il a donc été décidé d'ajourner l'examen de cette question à sa prochaine réunion.

IV. — Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur

57. La quatrième partie du rapport du Secrétaire général (par. 150 à 269) avait été rédigée comme suite à la demande adressée au Secrétaire général tendant à ce qu'il établisse un rapport « analysant les diverses manières possibles d'aborder les décisions de principe fonda-

mentales qu'il faut prendre pour atteindre les buts énoncés au paragraphe 2 de la résolution de la CNUCED et cités au paragraphe 1 de la résolution de la Commission³⁰, en particulier en vue d'assurer une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire de la marchandise et le transporteur ». La section B de la quatrième partie du rapport (par. 152 à 177) contenait un aperçu de l'état du droit découlant des Règles de La Haye en ce qui concerne le fondement de la responsabilité et la charge de la preuve. La section C (par. 178 à 214) décrivait et analysait les principaux facteurs ou les considérations d'ordre général dont il y a lieu de tenir compte pour formuler des règles régissant la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage causés aux marchandises. La section D (par. 215 à 230) était une étude comparative des règles régissant la responsabilité et la charge de la preuve au regard de diverses conventions internationales relatives au transport de marchandises par avion, par chemin de fer ou par route. La dernière section du rapport — la section E — (par. 231 à 269) examinait les dispositions pertinentes des Règles de La Haye compte tenu des considérations de principe précédemment dégagées, et envisageait les modifications qui pourraient être apportées aux Règles pour tenir compte de ces considérations.

58. Dans la section E du rapport du Secrétaire général, l'attention était attirée sur les trois conceptions ci-après du problème de la responsabilité : 1) responsabilité objective, sans considération de faute, en cas de perte ou de dommage survenant aux marchandises lorsque le transporteur en a la garde (par. 232 à 234); 2) règles simplifiées en matière de responsabilité et de charge de la preuve fondée sur d'autres conventions internationales régissant le transport des marchandises (par. 236); 3) modification de certaines dispositions de fond des Règles de La Haye, par exemple l'article IV, 2, a (par. 240 à 245), et l'article IV, 2, b (par. 246). La section E du rapport contenait également une analyse détaillée des complications et des incertitudes qui entouraient l'application des Règles de La Haye en ce qui concerne la charge de la preuve et, au paragraphe 269, une proposition tendant à remanier les Règles de La Haye de façon à les modifier et à les renforcer sur ce point.

59. La plupart des représentants qui ont pris la parole à ce sujet ont reconnu que le régime de responsabilité établi dans les Règles de La Haye devrait être révisé de façon à répartir de façon plus équilibrée les risques entre les transporteurs et les chargeurs. Ils ont également estimé que les règles relatives à la responsabilité et à la charge de la preuve devraient être simplifiées.

60. Le Groupe de travail a fait porter son attention sur les trois conceptions possibles de la responsabilité et sur les règles simplifiées en matière de charge de la preuve qui étaient exposées dans le rapport du Secrétaire général.

61. *Responsabilité non fondée sur la notion de faute.* — La première conception examinée par le Groupe de travail était celle qui consistait à tenir le transporteur responsable du bon état de la marchandise à la livraison,

* Cf. art. 32 de la Convention de Varsovie (par. 134 du rapport du Secrétaire général) et proposition E (par. 147 du rapport).

** Cf. art. 32 de la Convention de Varsovie (par. 134 du rapport du Secrétaire général) et propositions D et E (par. 141 et 147 du rapport).

²⁸ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.18.

²⁹ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.21.

³⁰ CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971), par. 19, et *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A.

avec seulement quelques exceptions comme la faute du chargeur; cette conception est parfois désignée par l'expression « responsabilité objective ». La plupart des membres du Groupe de travail ont estimé que le fait de mettre à la charge des transporteurs une obligation de responsabilité objective n'offrirait pas une solution acceptable aux problèmes de la responsabilité des transporteurs maritimes. Plusieurs représentants ont déclaré que l'adoption d'un tel principe de responsabilité risquerait d'entraîner des majorations des primes d'assurance et, de ce fait, une augmentation des taux de fret maritime. D'autres représentants ont exprimé l'opinion que la notion de responsabilité objective serait inappropriée eu égard aux caractéristiques particulières des transports maritimes.

62. En revanche, quelques représentants se sont déclarés en faveur d'une conception qui consisterait à tenir le transporteur responsable de plein droit de la livraison des marchandises en bon état, sauf s'il peut prouver qu'il y a eu faute du chargeur, ou vice de la marchandise ou s'il est établi qu'il y a eu cas de force majeure consistant en un fait imprévisible, irrésistible et extérieur au transporteur lui-même ou à ses préposés. Cette conception permettrait de simplifier le système des exonérations et d'établir la responsabilité sur une base plus claire et plus solide.

63. *Adoption d'une conception conforme à celles des autres conventions internationales.* — La deuxième solution proposée consistait à aligner les normes de responsabilité des transporteurs maritimes sur celles qui sont fixées par les conventions internationales régissant d'autres modes de transport : par air (Convention de Varsovie), par chemin de fer (Convention CIM) et par route (Convention CMR). Certains représentants ont déclaré que le Groupe de travail devrait étudier très attentivement les régimes de responsabilité établis par les autres conventions sur les transports. Toutefois, il fallait se garder d'appliquer sans discernement les solutions offertes par ces conventions, car le transport maritime était différent, par sa nature et par ses exigences, des autres modes de transport. Cela dit, on a reconnu qu'il serait souhaitable d'harmoniser les conventions sur les transports du point de vue du fondement de la responsabilité dans la mesure où cela aurait une utilité pratique; à ce propos, il a été signalé que le transport combiné se heurtait à des difficultés pratiques qui découlaient des différences existant entre la responsabilité des transporteurs maritimes et celles des transporteurs d'autres catégories.

64. *Dispositions particulières concernant la responsabilité.* — Le Groupe de travail a consacré la plus grande partie de ses débats aux exonérations de la responsabilité du transporteur en cas de faute commise par ses agents ou préposés qui sont définies à l'article IV, 2, a (navigation ou administration du navire), et à l'article IV, 2, b (incendie). De nombreux représentants qui ont pris la parole à ce sujet ont déclaré que l'exonération visée à l'article IV, 2, a, devrait être supprimée. D'un autre côté, plusieurs représentants ont exprimé des doutes quant à la nécessité de la supprimer totalement, et ont fait valoir que l'exonération liée à la navigation serait peut-être plus

justifiable que celle qui se rapporte à l'administration du navire. Plusieurs représentants ont déclaré que l'exonération visée à l'article IV, 2, b, devrait être éliminée. De l'avis de quelques autres représentants, la suppression de l'exonération aurait pour effet d'imposer au transporteur une obligation de responsabilité objective en cas d'incendie, étant donné qu'il pourrait être difficile, voire impossible, de prouver que l'incendie n'était pas le résultat d'une négligence.

65. Certains représentants ont estimé qu'il faudrait examiner de façon plus détaillée les conséquences de la suppression des diverses clauses d'exonération contenues dans l'article IV, 2, des Règles de La Haye. Ils ont indiqué que l'on manquait de renseignements sur les répercussions qu'une modification de la répartition des risques pourrait avoir sur les taux de fret et les primes d'assurance.

66. *Charge de la preuve.* — De nombreux représentants ont déclaré que les dispositions des Règles de La Haye relatives à la charge de la preuve étaient complexes et manquaient de clarté, de sorte qu'il était difficile de régler les litiges de façon efficace et juste. Plusieurs représentants ont estimé que la règle concernant la charge de la preuve qui était proposée au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général constituait une bonne base de discussion et que le Groupe de travail devrait l'adopter comme point de départ de ses délibérations futures. Ils ont noté que, selon cette proposition, une fois que le chargeur aurait prouvé certains faits précis sur lesquels il avait des renseignements (voir par. 269, art. IV, 2, a, 1 à 5), sur tous les autres points la charge de la preuve incomberait au transporteur (voir par. 269, art. IV, 2, b). Ces représentants ont fait observer que seul le transporteur pouvait raisonnablement connaître les faits qui survenaient pendant le voyage; la proposition, par conséquent, répartissait équitablement la charge de la preuve. Plusieurs représentants ont estimé que le texte du premier paragraphe du projet de proposition devrait être exprimé à la forme positive.

67. Quelques représentants ont formulé des réserves au sujet de la conception de la charge de la preuve exposée ci-dessus. D'autres ont estimé que le Groupe de travail devrait étudier encore cette question avant de prendre une décision entraînant une telle modification des relations existantes. Un autre représentant a été d'avis qu'une simplification des règles de la preuve découlerait de l'adoption d'un système de responsabilité plein droit, le transporteur devant en pareil cas réfuter la présomption mise à sa charge.

68. Quelques représentants ont exprimé l'opinion qu'en étudiant la révision des Règles de La Haye, la CNUDCI devrait se borner à considérer les questions juridiques et ne devrait pas revenir sur les considérations de principe découlant des aspects économiques et commerciaux qui avaient été déjà examinées par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED, puisque la CNUCED avait la principale responsabilité pour les aspects économiques et commerciaux du transport maritime. D'autres représentants ont fait observer que la CNUDCI, en formulant des recommandations sur des dispositions spécifiques des

Règles révisées, devrait tenir pleinement compte des considérations exprimées au sein du Groupe de travail de la CNUCED et de tous autres éléments mis en lumière par les délibérations de la CNUDCI à ce sujet, cela étant nécessaire pour pouvoir juger comme il se doit des diverses questions qui se posent lorsqu'on formule un projet de texte donné.

69. En conclusion, la plupart des représentants ont été d'avis que les travaux futurs devraient porter surtout sur les points suivants :

a) Maintien du principe énoncé dans les Règles de La Haye, selon lequel la responsabilité du transporteur doit être fondée sur la faute;

b) Simplification et renforcement du principe ci-dessus, par exemple par la suppression ou la modification des exonérations qui déchargent le transporteur de sa responsabilité en cas de négligence ou de faute de la part de ses employés ou préposés (voir art. IV, 2, a et b);

c) Simplification et unification des règles relatives à la charge de la preuve; à cette fin, il conviendrait d'examiner avec soin la proposition formulée au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général.

70. Il a été pris note de ce que de nombreux représentants avaient formulé des réserves ou exprimé des doutes au sujet de certains des principes énoncés ci-dessus et que d'autres avaient considéré que de plus amples renseignements étaient nécessaires avant de pouvoir prendre des décisions définitives. Il a donc été décidé que la question devrait être examinée plus avant.

Travaux futurs

71. Le Groupe de travail a noté qu'il n'avait pas été en mesure de prendre des décisions définitives sur toutes les questions qu'il avait été chargé d'examiner à sa présente session. Etant donné qu'il était urgent de mener à bien les travaux en cours sur la question des connaissements, la plupart des représentants ont été d'avis qu'il serait souhaitable de tenir une session spéciale pour achever l'examen des questions étudiées à la présente session. A cette occasion, il faudrait accorder la priorité

à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur. On a estimé que l'automne de 1972 serait un bon moment pour tenir cette session spéciale, qui devrait durer deux semaines de préférence. Il a été convenu que la décision finale sur l'organisation de cette réunion serait prise à la cinquième session de la CNUDCI.

72. Le Groupe de travail a également examiné les nouvelles questions qu'il lui faudrait aborder en plus de celles qui étaient à l'ordre du jour de sa présente session. Il a été décidé qu'à sa prochaine session ordinaire le Groupe de travail commencerait à étudier les autres sujets énumérés dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session³¹. Il a été convenu que l'on accorderait une attention spéciale aux sujets ayant un rapport particulier avec la question fondamentale de la responsabilité du transporteur (voir par. 71 ci-dessus).

73. Il a été décidé en outre de prier le Secrétaire général de préparer un rapport dans lequel il soumettrait des propositions et indiquerait des solutions possibles à propos des questions mentionnées ci-dessus, et de distribuer ce rapport aux membres du Groupe de travail et aux observateurs en temps voulu pour qu'ils puissent l'étudier avant la prochaine session ordinaire du Groupe de travail.

74. Afin de réunir la documentation nécessaire pour élaborer le rapport susmentionné, le Groupe de travail a demandé au Secrétaire général d'inviter les gouvernements et les organisations internationales et intergouvernementales qui s'intéressent à la question à présenter des observations et des suggestions. A cette fin également, les membres du Groupe de travail ont été priés de préparer des études et des propositions et de les communiquer au Secrétaire général.

75. Le Secrétaire général a été prié également de préparer, pour la prochaine session ordinaire du Groupe de travail, un rapport définissant les problèmes connexes dans le domaine des connaissements maritimes qui ne sont pas expressément mentionnés dans la liste adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session.

³¹ CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971), par. 19, et *Annuaire de la CNUDCI, ibid.*