



**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Quarante et unième session
 New York, 16 juin-11 juillet 2008

**Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur
les travaux de sa vingt et unième session
(Vienne, 14-25 janvier 2008)**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction	1-8	6
I. Délibérations et décisions	9-10	7
II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]	11-289	8
Chapitre premier – Dispositions générales	12-15	8
Projet d'article premier. Définitions	12	8
Projet d'article 2. Interprétation de la présente Convention	13	8
Projet d'article 3. Conditions de forme	14	8
Projet d'article 4. Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité	15	9
Chapitre 2 – Champ d'application	16-25	9
Projet d'article 5. Champ d'application général	16-17	9
Projet d'article 6. Exclusions particulières	18-19	9
Projet d'article 7. Application à certaines parties	20-25	10
Chapitre 3 – Documents électroniques de transport	26-29	11
Projet d'article 8. Utilisation et effet des documents électroniques de transport. ...	27	11



Projet d'article 9. Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables ou de l'équivalent électronique d'un document de transport non négociable devant être remis	28	11
Projet d'article 10. Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable	29	11
Chapitre 4 – Obligations du transporteur	30-53	11
Projet d'article 11. Transport et livraison des marchandises	30	11
Projet d'article 12. Durée de la responsabilité du transporteur	31-38	11
Projet d'article 13. Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport	39-43	13
Projet d'article 14. Obligations particulières	44-49	14
Projet d'article 15. Obligations particulières applicables au voyage par mer	50-51	16
Projet d'article 16. Marchandises pouvant présenter un danger	52	16
Projet d'article 17. Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer	53	16
Chapitre 5 – Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard	54-71	17
Projet d'article 18. Fondement de la responsabilité	54-58	17
Projet d'article 19. Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui	59	18
Projet d'article 20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes	60-62	18
Projet d'article 21. Responsabilité solidaire	63	19
Projet d'article 22. Retard	64-67	19
Projet d'article 23. Calcul de la réparation	68	20
Projet d'article 24. Avis de perte, de dommage ou de retard	69-71	20
Chapitre 6 – Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport	72-87	21
Projet d'article 25. Déroulement durant le transport par mer	72	21
Projet d'article 26. Marchandises en pontée	73-82	21
Projet d'article 27. Transport précédant ou suivant un transport par mer	83-87	23
Chapitre 7 – Obligations du chargeur envers le transporteur	88-108	24
Projet d'article 28. Remise des marchandises pour le transport	88-93	24
Projet d'article 29. Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions	94-95	25
Projet d'article 30. Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents	96	26
Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur	97	26
Projet d'article 32. Informations pour l'établissement des données du contrat	98-99	26
Projet d'article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses	100-101	26

Projet d'article 34. Situation du chargeur documentaire	102-103	26
Projet d'article 35. Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui	104-106	26
Projet d'article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur.	107-108	27
Chapitre 8 – Documents de transport et documents électroniques de transport	109-144	27
Projet d'article 37. Émission du document de transport ou du document électronique de transport	109-130	27
Projet d'article 38. Données du contrat.	131	30
Projet d'article 39. Identification du transporteur	132	31
Projet d'article 40. Signature	133	31
Projet d'article 41. Lacunes dans les données du contrat	134	31
Projet d'article 42. Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat	135-139	31
Projet d'article 43. Force probante des données du contrat.	140-142	32
Projet d'article 44. "Fret payé d'avance"	143-144	33
Chapitre 9 – Livraison des marchandises.	145-167	33
Projet d'article 45. Obligation de prendre livraison.	145-151	33
Projet d'article 46. Obligation d'accuser réception	152	35
Projet d'article 47. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable n'est émis	153	35
Projet d'article 48. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis	154-156	35
Projet d'article 49. Livraison en cas d'émission de l'équivalent électronique d'un document de transport non négociable devant être remis	157	36
Projet d'article 50. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable	158-161	36
Projet d'article 51. Marchandises restant non livrées	162-165	37
Projet d'article 52. Rétenion des marchandises.	166-167	37
Chapitre 10 – Droits de la partie contrôlante.	168-177	38
Projet d'article 53. Exercice et étendue du droit de contrôle.	168-170	38
Projet d'article 54. Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle	171-172	38
Projet d'article 55. Exécution des instructions par le transporteur	173	38
Projet d'article 56. Marchandises réputées livrées.	174	38
Projet d'article 57. Modifications du contrat de transport.	175	39
Projet d'article 58. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur	176	39
Projet d'article 59. Dérogation conventionnelle.	177	39

Chapitre 11 – Transfert de droits	178-182	39
Projet d'article 60. Cas où un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable est émis	178	39
Projet d'article 61. Responsabilité du porteur	179-182	39
Chapitre 12 – Limites de responsabilité.	183-208	40
Projet d'article 62. Limites de responsabilité.	183-195	40
Poursuite de l'examen d'un projet d'article 62.	196-204	43
Projet d'article 63. Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard	205-207	45
Projet d'article 64. Privation du droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité	208	45
Chapitre 13 – Délai pour agir	209-213	45
Projet d'article 65. Durée du délai pour agir	209-210	45
Projet d'article 66. Prorogation du délai pour agir.	211	46
Projet d'article 67. Action récursoire	212	46
Projet d'article 68. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur	213	46
Chapitre 14 – Compétence	214-225	46
Projet d'article 69. Actions contre le transporteur	214-215	46
Projet d'article 70. Accords d'élection de for.	216-218	46
Projet d'article 71. Actions contre la partie exécutante maritime.	219	47
Projet d'article 72. Absence de chef de compétence supplémentaire	220	47
Projet d'article 73. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires.	221	47
Projet d'article 74. Jonction et désistement d'instances	222	47
Projet d'article 75. Accord après la naissance du litige et compétence en cas de comparution du défendeur	223	47
Projet d'article 76. Reconnaissance et exécution	224	47
Projet d'article 77. Application du chapitre 14.	225	47
Chapitre 15 – Arbitrage	226-232	47
Projet d'article 78. Conventions d'arbitrage.	226-227	47
Projet d'article 79. Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière.	228-230	48
Projet d'article 80. Conventions d'arbitrage après la naissance du litige.	231	48
Projet d'article 81. Application du chapitre 15.	232	48
Chapitre 16 – Validité des clauses contractuelles	233-255	48
Projet d'article 82. Dispositions générales	233-234	48
Projet d'article 83. Règles spéciales pour les contrats de volume	235-253	49

Projet d'article 84. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises	254-255	57
Chapitre 17 – Matières non régies par la présente Convention	256-264	57
Projet d'article 85. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes	257-258	57
Projet d'article 86. Limitation globale de la responsabilité	259	57
Projet d'article 87. Avaries communes	260	57
Projet d'article 88. Passagers et bagages	261	57
Projet d'article 89. Dommages causés par un accident nucléaire	262-264	58
Chapitre 18 – Clauses finales	265-289	58
Projet d'article 90. Dépositaire	265	58
Projet d'article 91. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion	266-267	58
Projet d'article 92. Dénonciation d'autres conventions	268-269	58
Projet d'article 93. Réserves	270	59
Projet d'article 94. Procédure de déclaration et effet des déclarations	271-272	59
Projet d'article 95. Effet dans les unités territoriales nationales	273	59
Projet d'article 96. Participation d'organisations régionales d'intégration économique	274	59
Projet d'article 97. Entrée en vigueur	275-278	59
Projet d'article 98. Révision et amendements	279-280	60
Projet d'article 99. Amendement des limites	281	60
Projet d'article 100. Dénonciation de la présente Convention	282	61
Titre du projet de convention	283-289	61
III. Questions diverses	290	62
Travaux futurs	290	62
Annexe		
Projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer		63

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 transport¹. 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.100.

2. Le Groupe de travail III (Droit des transports), qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa vingt et unième session à Vienne du 14 au 25 janvier 2008. Ont assisté à cette session des représentants des États membres du Groupe de travail suivants: Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Australie, Autriche, Bélarus, Bénin, Bolivie, Bulgarie, Cameroun, Canada, Chili, Chine, Égypte, El Salvador, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Gabon, Grèce, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Liban, Mexique, Namibie, Nigéria, Norvège, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Singapour, Suisse, Thaïlande et Venezuela (République bolivarienne du).

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Angola, Arabie saoudite, Argentine, Brésil, Burkina Faso, Congo, Côte d'Ivoire, Croatie, Danemark, Finlande, Ghana, Indonésie, Niger, Pays-Bas, Portugal, République démocratique du Congo, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tunisie et Turquie.

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

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

b) **Organisations intergouvernementales:** Commission européenne, Ligue des États arabes 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, Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), Comité maritime international (CMI), Conseil des chargeurs européens, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs et Université maritime mondiale.

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

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 (A/CN.9/WG.III/WP.100);
 - b) Projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (A/CN.9/WG.III/WP.101);
 - c) Proposition du Gouvernement néerlandais (A/CN.9/WG.III/WP.102); et
 - d) Proposition des délégations de l'Italie, des Pays-Bas et de la République de Corée (A/CN.9/WG.III/WP.103).
7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après:
 1. Ouverture de la session.
 2. Élection du Bureau.
 3. Adoption de l'ordre du jour.
 4. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
 5. Questions diverses.
 6. Adoption du rapport.
8. Le Groupe de travail a décidé de créer un groupe de rédaction chargé d'aider le Secrétariat à préparer une version révisée du projet de convention, qui serait soumise au Groupe de travail pour approbation au moment de l'adoption de son rapport. Cette version révisée devrait faire apparaître les modifications que le Groupe de travail pourrait décider d'apporter au texte dans toutes les langues officielles de l'ONU. Le Groupe de travail a remercié un certain nombre de délégations dont la langue de travail était une langue officielle de l'ONU d'avoir bien voulu participer aux réunions du groupe de rédaction.

I. Délibérations et décisions

9. Le Groupe de travail a entamé son examen final 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 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.101. Il lui a de nouveau été rappelé que ce texte était le résultat de négociations menées en son sein depuis 2002. Le Groupe de travail est convenu que si les dispositions du projet de convention pouvaient encore être améliorées et clarifiées, pour autant qu'elles reflètent le consensus déjà existant, les principes retenus, eux, ne devraient être réexaminés que si une volonté collective forte s'exprimait en ce sens. Il est rendu compte de ses délibérations et conclusions dans la section II ci-dessous (voir par. 11 à 289 ci-dessous). Le Groupe de travail est convenu en outre de réexaminer les définitions du projet d'article premier lorsqu'il aborderait les articles auxquels se rapportaient les termes définis.

10. A l'issue de ses délibérations, le Groupe de travail a approuvé le texte du projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, qui figure en annexe au présent rapport.

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

Commentaires généraux

11. À titre de commentaire général, il a été dit qu'un certain nombre d'États avaient exprimé des craintes concernant le paragraphe 2 de l'article premier, le projet d'article 18 et le projet d'article 62. Il a été estimé qu'une révision de ces dispositions rendrait le projet de convention plus équitable et qu'il faudrait considérer celles-ci comme formant un tout indissociable à ce stade final des négociations. Le Groupe de travail a été encouragé à s'efforcer d'apporter des améliorations dans les domaines concernés pour parvenir à un ensemble de règles plus justes à l'égard des deux parties au contrat de transport. Cela, a-t-on dit, renforcerait l'acceptabilité politique du projet de convention et écarterait le risque qu'un certain nombre d'États s'en remettent à des solutions régionales pour le traitement du transport international de marchandises. Le Groupe de travail a pris note de ces avis.

Chapitre premier – Dispositions générales

Projet d'article premier. Définitions

12. Le Groupe de travail est convenu de ne pas examiner les différentes définitions du projet d'article premier avant d'avoir trouvé un accord sur les articles qui se rapportaient aux termes définis. On lui a aussi rappelé qu'il n'avait pas encore arrêté le titre du projet de convention et il est convenu d'étudier la question à l'issue de ses délibérations sur le corps du texte.

Projet d'article 2. Interprétation de la présente Convention

13. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 2 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 3. Conditions de forme

14. Il a été noté que ce projet d'article devait renvoyer au paragraphe 2, et non 3, du projet d'article 20, ce dernier renvoi étant incorrect. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 3 quant au fond, sous réserve de la correction susmentionnée, et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 4. Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité

15. Notant que le projet d'article 4 avait fait l'objet de longues discussions au cours des réunions précédentes, le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 2 – Champ d'application**Projet d'article 5. Champ d'application général**

16. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 5 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphes 1, 5, 8 et 24 du projet d'article premier

17. S'agissant des termes "contrat de transport", "transporteur", "chargeur" et "marchandises" se rapportant au projet d'article 5, le Groupe de travail a approuvé quant au fond les définitions prévues respectivement dans les paragraphes 1, 5, 8 et 24 du projet d'article premier et les a renvoyées au groupe de rédaction.

Projet d'article 6. Exclusions particulières

18. On s'est déclaré préoccupé par le fait que, dans la version anglaise, le paragraphe 2 a) du projet d'article 6 ne précisait pas si le contrat visé était "conclu" ou "applicable" entre les parties. Il a aussi été fait remarquer que ce projet de disposition parlait d'un contrat "entre les parties" alors que le projet d'article 7 faisait référence à un contrat entre le transporteur et une partie "qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu [du] champ d'application [de la Convention]". En réponse, il a été signalé que le paragraphe 2 a) du projet d'article 6 visait le transporteur et toute partie qui faisait valoir un droit dans le cadre du projet de convention et à laquelle la charte-partie ou un autre contrat visé dans cette disposition pourrait s'appliquer, par exemple du fait d'une succession. Le projet d'article 7, de son côté, visait à préciser que le projet d'article 6 n'empêcherait pas l'application du projet de convention à des parties qui n'avaient pas participé elles-mêmes à la négociation d'un contrat non régi par la convention, comme le porteur d'un connaissement émis en vertu d'une charte partie, et qui n'avaient pas elles-mêmes adhéré à la charte-partie. Il a été dit qu'un affrètement à temps était un exemple de charte-partie qui serait sans incidence sur la relation entre les parties. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 6 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphes 3 et 4 du projet d'article premier

19. En ce qui concerne les termes "transport de ligne régulière" et "transport autre que de ligne régulière" employés dans le projet d'article 6, le Groupe de travail a approuvé quant au fond les définitions prévues respectivement dans les paragraphes 3 et 4 du projet d'article premier et les a renvoyées au groupe de rédaction.

Projet d'article 7. Application à certaines parties

20. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond le projet d'article 7, d'où il a supprimé la référence à l'"expéditeur", et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphes 10, 11 et 12 du projet d'article premier

21. Il a été proposé que le terme "expéditeur", tel que défini dans le paragraphe 10 du projet d'article premier, soit supprimé du projet d'article 7, mais aussi de l'ensemble du projet de convention, afin de rendre ce dernier moins complexe (voir A/CN.9/WG.III/WP.103). Les raisons invoquées à l'appui de cette proposition étaient les suivantes: i) dans le projet de convention, l'expéditeur n'assumait aucune obligation et n'avait qu'un seul droit, qui était celui d'obtenir un récépissé lors de la remise des marchandises au transporteur, conformément à l'alinéa a) du projet d'article 37; ii) aucune difficulté pratique n'avait été signalée concernant l'émission d'un récépissé en faveur de l'expéditeur, qui pourrait justifier un traitement uniforme dans le projet de convention; iii) on éviterait la confusion avec d'autres conventions relatives au transport et certaines lois nationales; et iv) on pourrait en outre simplifier la définition du "document de transport" et l'aligner avec la pratique maritime actuelle. Cette proposition a été largement soutenue.

22. La proposition inverse a été avancée, à savoir conserver la définition du terme "expéditeur" et ajouter des dispositions supplémentaires sur les droits et les obligations de l'expéditeur dans le projet de convention. Il a été expliqué que les droits et obligations du chargeur contractuel et ceux de l'expéditeur (le véritable chargeur) devraient être traités différemment, étant donné que, pour ce dernier, ils ne naissent que lors de la remise des marchandises au transporteur. Il a aussi été expliqué que la relation entre le chargeur contractuel et l'expéditeur avait posé d'importants problèmes de droit dans certains systèmes juridiques nationaux. Plus précisément, les opérations FOB ne faisaient pas toujours intervenir de chargeur documentaire, si bien que l'expéditeur ne pouvait être réputé remplir cette fonction. Selon l'avis qui a prévalu, toutefois, le mieux serait de renvoyer la question au droit interne, en particulier au droit de la vente et au contrat de vente lui-même, qui déterminerait dans quelle mesure l'expéditeur serait en droit de recevoir les documents.

23. Bien que la suppression de la référence à l'"expéditeur" du projet de convention ait été largement appuyée, il a été suggéré que l'alinéa a) du projet d'article 37 soit conservé, sous une forme ou une autre, afin de protéger le droit du vendeur FOB d'obtenir des documents de transport non négociables.

24. S'agissant du terme "expéditeur" employé dans le projet d'article 7, le Groupe de travail est convenu que la définition fournie au paragraphe 10 du projet d'article premier devrait être supprimée, ainsi que toute autre référence à l'"expéditeur" dans le projet de convention. Toutefois, il est également convenu d'examiner la proposition faite au sujet de l'alinéa a) du projet d'article 37 à un stade ultérieur de ses délibérations.

25. En ce qui concerne les termes "porteur" et "destinataire" employés dans le projet d'article 7, le Groupe de travail a approuvé quant au fond les définitions prévues respectivement aux paragraphes 11 et 12 du projet d'article premier et les a renvoyées au groupe de rédaction.

Chapitre 3 – Documents électroniques de transport

Paragraphes 15, 16, 17, 19, 20, 21 et 22 du projet d'article premier

26. En ce qui concerne les définitions des termes “document de transport”, “document de transport négociable”, “document de transport non négociable”, “document électronique de transport”, “document électronique de transport négociable”, “document électronique de transport non négociable”, ainsi que “émission” et “transfert” d'un document électronique de transport négociable employés dans le projet de chapitre 3, le Groupe de travail est convenu de les examiner en même temps que le projet de chapitre 8.

Projet d'article 8. Utilisation et effet des documents électroniques de transport

27. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 8 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 9. Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables ou de l'équivalent électronique d'un document de transport non négociable devant être remis

28. Il a été noté que la référence à “l'équivalent électronique d'un document de transport non négociable devant être remis” dans le titre et le paragraphe 1 du projet d'article 9 risquait de devoir être supprimée si le Groupe de travail décidait lors de ses délibérations à venir de supprimer ou de modifier le projet d'article 49. Le Groupe de travail a noté que des références au “destinataire” avaient été ajoutées aux alinéas c) et d) du paragraphe 1 afin de bien tenir compte, dans le projet d'article 9, de l'équivalent électronique d'un document de transport non négociable devant être remis. Il est convenu que ces alinéas devraient être modifiés si le projet d'article 49 était supprimé. Sous réserve de ces délibérations, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 9 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 10. Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

29. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 10 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 4 – Obligations du transporteur

Projet d'article 11. Transport et livraison des marchandises

30. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 11 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 12. Durée de la responsabilité du transporteur

Proposition de réinsertion d'une version révisée du projet d'article 11-2 tirée du document A/CN.9/WG.III/WP.81

31. Lors de l'examen du texte du projet d'article 12 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.101, on a fait observer que le Secrétariat avait modifié cette

disposition après l'examen de cette dernière par le Groupe de travail à sa dix neuvième session (voir A/CN.9/621, par. 28 à 33). On a appuyé les modifications rédactionnelles qui avaient été apportées pour clarifier la relation entre les paragraphes 1 et 2 de la disposition telle qu'elle figurait à l'article 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.81, en déplaçant le contenu du paragraphe 2 s'agissant de la détermination du moment et du lieu de livraison pour l'insérer au projet d'article 45, au chapitre 9 sur la livraison des marchandises. Le maintien à l'article 12 du texte actuel de certains aspects du paragraphe 2 figurant à l'article 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.81, concernant le moment et le lieu effectifs de réception et de livraison, a toutefois suscité des inquiétudes. Pour y répondre, il a été proposé que l'ancien article 11-2 du document A/CN.9/WG.III/WP.81 soit réinséré dans le texte actuel sous forme de paragraphe 1 bis, et que la première phrase du chapeau soit remplacée par la phrase suivante: "Aux fins du paragraphe 1, la réception ou la livraison sont celles définies dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, celles définies par les coutumes, pratiques ou usages du commerce."

32. On a jugé compréhensibles les craintes exprimées à propos de la détermination du moment et du lieu de réception et de livraison des marchandises pendant la période de responsabilité dans le projet d'article 12 afin d'éviter toute solution de continuité éventuelle dans cette période. Il a toutefois été fait observer que la proposition rendrait la disposition trop détaillée, de sorte qu'il faudrait énoncer toutes les combinaisons possibles de réception et de livraison contractuelles et effectives. On a indiqué qu'une solution aussi précise serait inapplicable dans le contexte du projet de convention. Le Groupe de travail est donc convenu que l'approche plus générale adoptée dans le texte actuel du projet d'article 12-1 était préférable à une telle énumération détaillée des possibilités, et la proposition n'a pas été acceptée.

33. Une autre proposition, visant à envisager l'adoption des dispositions relatives à la durée de la responsabilité figurant à l'article 4 des Règles de Hambourg n'a pas été retenue par le Groupe de travail.

Suppression au paragraphe 3 des mots "et sous réserve de l'article 14, paragraphe 2"

34. On s'est inquiété de l'interaction entre les mots "et sous réserve de l'article 14, paragraphe 2" dans le chapeau du paragraphe 3, et les mots "et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4", employés au paragraphe 2 du projet d'article 14. On a fait observer, en particulier, que la présence de ces deux expressions dans le projet de convention risquait de faire naître un conflit entre les deux dispositions, conflit qui aurait des conséquences imprévues. Pour que les projets d'articles 12-3 et 14-2 s'appliquent comme prévu, de sorte que la période de chargement ou de déchargement selon le projet d'article 14-2 ne soit pas en dehors de la période de responsabilité du transporteur, comme cela était actuellement le cas dans certains pays, il a été proposé de supprimer l'expression "et sous réserve de l'article 14, paragraphe 2" du chapeau du projet d'article 12-3. Le Groupe de travail a accepté cette proposition.

Référence à l'"expéditeur" au projet d'article 12-2 a)

35. Le Groupe de travail ayant décidé de supprimer la notion d'"expéditeur" du texte du projet de convention (voir par. 21 à 24 ci-dessus), il a été proposé de

supprimer le terme “expéditeur” du projet d’article 12-2 a) et de le remplacer par un autre terme. Cette proposition a été fortement appuyée au sein du Groupe de travail, et la suggestion de remplacer “l’expéditeur” par “le chargeur ou le chargeur documentaire” a été soutenue. On a toutefois exprimé la crainte que les termes proposés en remplacement ne créent des complications supplémentaires, et ne soient source de confusion dans certains pays. Une autre proposition a été faite, consistant à modifier le texte en supprimant le membre de phrase “exige que l’expéditeur remette les marchandises” et en insérant à la place les mots “exige que les marchandises soient remises”. Cette suggestion a été appuyée au sein du Groupe de travail.

36. On a dit, d’autre part, qu’il serait peut-être nécessaire d’améliorer encore la disposition pour définir le début de la période de responsabilité, par exemple lorsque le transporteur avait reçu les marchandises à transporter, mais était tenu de les remettre à une autorité pour inspection avant qu’elles ne lui soient remises pour le transport. Dans une telle situation, on ne saurait peut-être pas très bien quand commençait la période de responsabilité du transporteur. Cette remarque a recueilli un certain appui, mais il a été généralement estimé qu’une telle clarification n’était pas nécessaire et qu’une lecture raisonnée du projet d’article confirmerait que le transporteur était responsable des marchandises dès lors qu’il en avait la garde effective, mais non pas lorsque celles-ci étaient sous la garde d’une autorité.

clause “sous palan”

37. Aucune réponse affirmative n’a été donnée à une question portant sur le point de savoir si les délégations estimaient que les clauses “sous palan” seraient encore admissibles étant donné le texte actuel du projet de convention.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 12

38. Sous réserve des modifications ci-après, le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 12 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction:

- Remplacement des mots “exige que l’expéditeur remette les marchandises” par “exige que les marchandises soient remises”, au paragraphe 2 a); et
- Suppression du membre de phrase “et sous réserve de l’article 14, paragraphe 2” du chapeau du paragraphe 3.

Projet d’article 13. Déplacement n’entrant pas dans le champ du contrat de transport

39. Des préoccupations ont été exprimées au sujet du manque de clarté du projet d’article 13, en particulier des mots “et pour lequel il n’est donc pas le transporteur” figurant dans la première phrase, ainsi que de la deuxième phrase et du sens des mots “la durée du contrat de transport”. Bien que la disposition dans sa rédaction actuelle ait recueilli un certain soutien, l’opinion selon laquelle cette rédaction manquait de clarté a été fermement appuyée, et plusieurs propositions ont été faites en vue de répondre à ces préoccupations.

40. Il a été proposé, et cette proposition a bénéficié d’un certain soutien, de supprimer purement et simplement le projet d’article 13, en faisant valoir que cette

disposition pourrait aboutir à des situations où le transporteur ne serait pas responsable du déplacement supplémentaire, ce qui risquerait de porter préjudice à un tiers porteur ou à un destinataire de bonne foi.

41. Le Groupe de travail s'est toutefois prononcé en faveur du maintien du projet d'article 13, afin de tenir compte de la pratique actuelle du secteur, dans laquelle le transporteur acceptait, à la demande du chargeur, d'émettre en sa faveur un document de transport pour l'ensemble du transport des marchandises, bien qu'il ait pris des dispositions au nom du chargeur pour qu'une partie du transport soit effectuée par un autre transporteur. En pareil cas, le transporteur n'avait aucune obligation à l'égard des marchandises pour la partie du transport exécutée par un autre transporteur.

42. Afin de conserver cette disposition, le Groupe de travail a accepté une proposition selon laquelle on pourrait clarifier la première phrase du projet d'article 13 en remplaçant "et pour lequel il n'est donc pas le transporteur" par "et pour lequel il n'assume pas l'obligation de transporter les marchandises". Il a en outre été convenu que la deuxième phrase devrait être remplacée par le texte suivant, plus clair: "Dans ce cas, sa responsabilité pour les marchandises est limitée à la durée couverte par le contrat de transport". Bien que certains aient été favorables au maintien du principe énoncé dans la troisième phrase, selon lequel, dans ce cas, le transporteur agissait au nom du chargeur, afin de garantir que le transporteur exerce la diligence voulue lors du choix d'un transporteur pour le déplacement supplémentaire, le Groupe de travail est convenu qu'il n'était pas possible d'en améliorer la formulation, et que la meilleure solution était de supprimer purement et simplement cette phrase.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 13

43. Sous réserve des modifications ci-après, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 13 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction:

- À la première phrase, remplacer les mots "et pour lequel il n'est donc pas le transporteur" par "et pour lequel il n'assume pas l'obligation de transporter les marchandises";
- Remplacer la deuxième phrase par: "Dans ce cas, sa responsabilité pour les marchandises est limitée à la durée couverte par le contrat de transport."; et
- Supprimer la troisième phrase.

Projet d'article 14. Obligations particulières

44. On a exprimé la crainte que le paragraphe 2 du projet d'article 14 n'ait une portée trop vaste et ne transfère en fin de compte au chargeur ou au destinataire la responsabilité de l'exécution des obligations qui, en vertu des instruments internationaux et lois internes existants sur le transport de marchandises par mer, devaient traditionnellement être exécutées par le transporteur. Ce paragraphe, a-t-on fait observer, s'écarterait par exemple des Règles de La Haye-Visby, selon lesquelles seul le transporteur avait l'obligation de procéder au chargement, à la manutention, à l'arrimage ou au déchargement des marchandises. On a dit aussi qu'une disposition aussi innovante devrait être modifiée de manière à empêcher les

transporteurs de rejeter systématiquement toute responsabilité pour les dommages subis par les marchandises lors des opérations envisagées dans le projet d'article. On a indiqué que le risque potentiel d'abus de ces clauses était important, car l'expérience montrait que la plupart des dommages dans le transport maritime international survenaient pendant le chargement ou le déchargement. Une autre crainte exprimée à propos du paragraphe 2 était qu'il n'apparaissait pas clairement si et dans quelle mesure les types de clauses envisagées affecteraient la durée de la responsabilité du transporteur. La proposition de supprimer le paragraphe 2 pour résoudre ces problèmes a été fortement appuyée.

45. Un autre motif de préoccupation était que le projet de paragraphe 2 autorisait des clauses qui obligeraient le destinataire à décharger les marchandises. On a appuyé la suggestion de supprimer du paragraphe 2 du projet d'article la référence au destinataire, qui n'était pas partie au contrat de transport, de manière à le protéger contre les effets de clauses qu'il n'avait pas négociées. À tout le moins, a-t-on dit, le projet d'article devrait exiger le consentement du destinataire pour que celui-ci soit lié par ces clauses.

46. En réponse, on a indiqué que le paragraphe 2 du projet d'article contenait une disposition utile qui clarifiait un domaine du droit dans lequel il y avait d'importantes divergences entre les systèmes juridiques en tenant compte de façon adéquate de la pratique commerciale. Dans la pratique, les chargeurs s'engageaient souvent, par des clauses "bord à bord" ou "bord arrimé" (clauses "FIO(S)"), à assumer tout ou partie des obligations du transporteur en ce qui concerne le chargement, la manutention, l'arrimage et le déchargement des marchandises. Il a été noté que les clauses FIO(S) étaient le plus souvent utilisées dans les services de transport non régulier, qui n'entraient pas dans le champ d'application du projet de convention, mais que ce dernier pourrait s'appliquer aux contrats de transport dans ce type de services par le jeu des projets d'articles 6, paragraphe 2, et 7. On a fait observer que, dans certains pays, les clauses FIO(S) étaient interprétées comme attribuant simplement la responsabilité pour les dépenses liées au chargement et au déchargement des marchandises, tandis que dans d'autres elles étaient considérées comme une limitation contractuelle de la durée de la responsabilité du transporteur. On a également fait remarquer que le paragraphe 2 ne visait pas imposer de nouvelles obligations au destinataire.

47. On a estimé, et ce point de vue a été largement appuyé, que le Groupe de travail étant convenu de supprimer du paragraphe 3 du projet d'article 12 les mots "sous réserve de l'article 14, paragraphe 2" (voir ci-dessus, par. 34), il était maintenant suffisamment clair que, dans le projet de convention, une clause FIO(S) ne réduisait pas la durée de la responsabilité du transporteur pour ce qui était des marchandises. On a expliqué que l'effet combiné de ces dispositions était de préciser les obligations du chargeur et du transporteur lorsqu'ils convenaient que le premier procéderait au chargement, à l'arrimage et au déchargement des marchandises. Dans ce cas, le chargeur serait responsable de tout préjudice dû à l'inexécution de ces obligations, le transporteur restant quant à lui tenu d'autres obligations pendant le chargement et le déchargement, comme celle de prendre soin des marchandises, puisque la durée de sa responsabilité serait régie par le contrat de transport. En outre, le paragraphe 3 i) du projet d'article 18 disposait expressément que le transporteur ne serait déchargé de sa responsabilité en cas de dommage survenu pendant le chargement ou le déchargement en vertu d'une clause FIO(S)

que s'il n'avait pas lui-même réalisé ces opérations. Une autre raison de conserver le texte, a-t-on dit, était que l'obligation de chargement et de déchargement des marchandises et la responsabilité pour les dépenses exposées par suite de ces activités, étaient des questions que les parties pouvaient librement régler dans le contrat de vente, liberté que le projet de convention ne devrait pas limiter.

48. Pendant la discussion, trois propositions ont été faites pour parvenir à un compromis entre les différents points de vue: i) ajouter l'exigence du consentement du destinataire à la convention mentionnée au paragraphe 2 du projet d'article 14; ii) supprimer "ou le destinataire"; et iii) modifier la dernière phrase du paragraphe 2 du projet d'article 14 pour indiquer qu'elle renvoyait à une convention qui avait été négociée séparément et ne faisait pas partie du contrat initial.

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

49. Malgré les propositions de modifier ou de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 14, le Groupe de travail a décidé de conserver le projet d'article 14 sous sa forme actuelle, faute d'un appui suffisant en faveur d'une telle modification. Il a donc approuvé le projet d'article 14 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 15. Obligations particulières applicables au voyage par mer

50. Il a été souligné qu'en faisant de l'obligation du transporteur de fournir un navire en état de navigabilité une obligation continue, le projet de convention avait fait un pas important par rapport aux Règles de La Haye-Visby, dans lesquelles cette obligation s'appliquait seulement avant et au début du voyage. Il y a eu un très large appui en faveur du projet d'article, dont on a dit qu'il reflétait la reconnaissance par le Groupe de travail du fait que les progrès technologiques actuels justifiaient une modernisation des principes sur la responsabilité. Il a été noté aussi, en même temps, qu'un tel résultat avait donné lieu à une certaine controverse et n'avait été obtenu que grâce à l'esprit de compromis de ceux qui s'étaient prononcés au départ pour le maintien des règles traditionnelles des Règles de La Haye-Visby sur la navigabilité.

51. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 15 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 16. Marchandises pouvant présenter un danger

52. Le projet d'article n'a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 17. Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer

53. La proposition de réinsérer dans le projet d'article les mots "ou en eaux intérieures" après les mots "en mer" n'a pas recueilli un appui suffisant. En conséquence, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 17 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction. Une délégation a fait de nouveau part de son inquiétude concernant ce projet d'article et son lien avec le projet d'article 87.

Chapitre 5 – Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard

Projet d'article 18. Fondement de la responsabilité

Proposition de modification du projet d'article 18

54. Il y a eu plusieurs manifestations de soutien en faveur du point de vue selon lequel le projet d'article 18 devait encore être modifié pour maintenir un juste équilibre entre les intérêts du transporteur et ceux des personnes ayant un droit sur les marchandises. On a en particulier proposé les révisions suivantes:

a) L'alinéa e) du paragraphe 3 devrait être supprimé car le paragraphe 2 accordait déjà une protection suffisante au transporteur et les grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail ne devraient pas diminuer ses responsabilités;

b) L'alinéa g) du paragraphe 3 devrait être supprimé car il était injuste, a-t-on dit, de rendre le propriétaire de la cargaison responsable d'un vice caché des marchandises;

c) Le paragraphe 5 devrait être supprimé et le paragraphe 4 modifié de manière à indiquer que le transporteur serait responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si l'ayant droit prouvait que l'évènement invoqué est postérieur à une faute du transporteur ou d'une partie exécutante maritime. Cette modification, a-t-on déclaré, permettrait de mieux protéger les intérêts des chargeurs et de soustraire ces derniers à la lourde charge de devoir prouver que le navire n'était pas en état de navigabilité chaque fois que le transporteur se prévalait de l'un des moyens de défense mentionnés au paragraphe 3.

55. Bien que les propositions ci-dessus n'aient pas toutes reçu le même soutien, une certaine compréhension a été exprimée à l'égard du souci d'améliorer le projet d'article pour mieux concilier les intérêts en présence, en particulier s'agissant de la charge de la preuve qui incombait aux titulaires d'un droit sur les marchandises, dont on a dit qu'ils avaient peu de moyens de prouver l'innavigabilité du navire. On a considéré que ce devrait plutôt être au transporteur de prouver qu'il avait respecté l'obligation que lui imposait le projet d'article 15.

56. Le Groupe de travail a pris note de ces avis, mais a considéré qu'il n'y avait pas de consensus suffisant pour rouvrir le débat sur le projet d'article 18. Il a été largement estimé que ce dernier était l'un des articles les plus importants du projet de convention et que ses implications pratiques étaient considérables. En réponse à la proposition ci-dessus de modifier le projet d'article 18, on a rappelé au Groupe de travail que cet article était un compromis bien équilibré, auquel il était parvenu par des délibérations sérieuses au cours des sessions précédentes. On a en outre exprimé la crainte que la suppression des alinéas e) et g) du paragraphe 3 n'entraîne une augmentation importante de la responsabilité du transporteur voire, dans certains cas une responsabilité objective. On a aussi noté qu'il faudrait faire preuve de prudence lors de la modification d'un texte qui avait été amplement examiné et approuvé par le Groupe de travail, en particulier parce que le projet d'article 18 était un élément central de l'ensemble des droits et des obligations.

57. Il a été noté que les mots "du destinataire", à l'alinéa h) du paragraphe 3 du projet d'article 18, devraient être supprimés puisque cette référence était inutile.

Conclusion du Groupe de travail concernant le projet d'article 18

58. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 18 quant au fond, sous réserve de supprimer les mots "du destinataire" de l'alinéa h) du paragraphe 3, et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 19. Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

59. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dix-neuvième session il était convenu, notamment, d'examiner le traitement des "mandataires" dans le projet de convention, puisque ces derniers étaient inclus dans la définition de la "partie exécutive" (voir A/CN.9/621, par. 141, 150 et 153). Il a donc approuvé quant au fond le projet d'article 19, sous réserve de supprimer les mots "ou mandataires" de l'alinéa c), et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes

60. Il a été demandé, à propos du paragraphe 4 du projet d'article 20, si le "capitaine ou l'équipage du navire" serait tenu responsable. Le Groupe de travail a rappelé que le projet de convention avait précédemment donné une définition de la "partie exécutante maritime" qui incluait les préposés et que le paragraphe 4 avait été rédigé pour exonérer ces derniers de toute responsabilité. Il a été souligné que, si l'intention du projet de convention était d'exonérer les capitaines ou les membres d'équipages de toute responsabilité, comme on pouvait le déduire de l'alinéa b) du projet d'article 19, il fallait aussi prévoir une exonération distincte pour ces parties dans le paragraphe 4 du projet d'article 20. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le projet d'article 20, sous réserve d'inclure une référence au "capitaine ou [à] l'équipage du navire" dans le paragraphe 4, et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphe 6, 7 et 25 du projet d'article premier

61. En ce qui concerne les termes "partie exécutante" et "partie exécutante maritime" employés dans le projet d'article 20, le Groupe de travail a approuvé quant au fond les définitions prévues respectivement aux paragraphes 6 et 7 du projet d'article premier et les a renvoyées au groupe de rédaction.

62. Il a été proposé de remplacer le terme "navire" ("ship") employé dans le projet d'article 20 par "bâtiment de mer" ("seagoing vessel") ["tout bâtiment conçu pour servir au transport de marchandises par mer"] afin d'établir une distinction avec les bateaux de navigation intérieure, et de remplacer le terme "bâtiment" dans le paragraphe 2 du projet d'article 5 par "navire". En réponse, il a été fait observer que cela risquait de prêter à confusion, car des bâtiments conçus pour la navigation intérieure pouvaient aussi être utilisés en mer. Après un débat, le Groupe de travail a approuvé quant au fond la définition prévue au paragraphe 25 de l'article premier et est convenu que le groupe de rédaction devrait se pencher sur les questions évoquées précédemment pour s'assurer que les termes "bâtiment" et "navire" étaient employés de manière cohérente et rendus correctement dans les différentes versions linguistiques.

Projet d'article 21. Responsabilité solidaire

63. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 21 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 22. Retard*Proposition visant à réétudier la question du retard*

64. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné pour la dernière fois la question de la responsabilité en cas de retard dans la livraison des marchandises à sa dix-neuvième session (voir A/CN.9/621, par. 177 à 184). Un certain nombre de propositions avaient alors été présentées et examinées, à la lumière des discussions antérieures du Groupe de travail sur cette même question (voir A/CN.9/616, par. 101 à 113), en vue de parvenir à un accord sur le traitement du retard dans le projet de convention (voir A/CN.9/621, par. 180). Le compromis dont était convenu le Groupe de travail à la suite de ces discussions à sa dix-neuvième session avait été transposé dans le texte du projet de convention, aux projets d'articles 22 et 63, et avait donné lieu à la suppression, dans ce dernier, de la responsabilité du chargeur en cas de retard. On estimait toutefois que ce compromis avait été arrêté à la hâte, que ses effets n'étaient apparemment pas compris de la même manière par tous, et qu'il semblait avoir eu pour effet indésirable d'obliger le transporteur à accepter par convention d'être responsable en cas de retard à la livraison du fait du projet d'article 22, selon lequel il y avait retard dès lors que les marchandises n'étaient pas livrées dans le délai convenu dans le contrat de transport. Étant donné que le régime juridique d'un certain nombre d'États prévoyait déjà une responsabilité impérative du transporteur en cas de retard, soit par application des Règles de Hambourg, soit dans les lois nationales, il a été estimé que le fait d'adopter désormais un régime tel que celui du projet de convention, dans lequel le transporteur n'était pas impérativement responsable en cas de retard, mettrait ces États dans une situation politiquement intenable. De plus, a-t-on dit, alors que le projet d'article 27 permettait d'appliquer des régimes unimodaux prévoyant une responsabilité impérative, tels que la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route ("CMR") ou les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires telle que modifiée par le Protocole de 1999 (CIM-COTIF)), il serait illogique de limiter cette responsabilité impérative à certaines étapes du transport. Il a donc été estimé, puisque l'expérience avait montré qu'il n'était pas possible de parvenir à un consensus sur la manière de traiter la question du retard dans le projet de convention, que la meilleure solution serait de supprimer purement et simplement les projets d'articles 22 et 63, ainsi que tous les autres passages du projet de convention faisant référence au retard, et de laisser l'intégralité de la question à la loi applicable. Le problème soulevé a trouvé un certain écho au sein du Groupe de travail et la proposition a recueilli un certain soutien.

65. Cependant, le Groupe de travail a généralement été d'avis que, après les longues et nombreuses discussions qui avaient eu lieu au cours des sessions précédentes sur le traitement de la question du retard dans le projet de convention, le compromis obtenu et reflété dans le texte était réel, et relevait de l'équilibre délicat des droits et obligations réalisé dans l'ensemble du texte. La proposition de suppression des projets d'articles 22 et 63, ainsi que de tous les autres passages

mentionnant le retard, n'a pas été acceptée par le Groupe de travail, non plus que la proposition de recourir à une approche faisant intervenir la notion de "caractère raisonnable" s'agissant du délai imparti pour la livraison, approche qui avait été écartée par le compromis arrêté à la dix-neuvième session (voir la note 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.101).

66. Des préoccupations ont été exprimées au sein du Groupe de travail s'agissant de l'interprétation du projet d'article 22. Plus précisément, on ne savait pas très bien s'il fallait, pour que cette disposition s'applique, que le délai de livraison soit convenu expressément ou tacitement. Cependant, on a fait observer que l'exigence d'une convention "expresse" avait été supprimée dans le cadre du compromis arrêté à la dix-neuvième session du Groupe de travail (voir A/CN.9/616, par. 184), de même que l'expression "sauf convention contraire" figurant précédemment au projet d'article 63 s'agissant de la limitation du montant de la réparation en cas de perte ou de dommage dû à un retard (voir A/CN.9/616, par. 180 b) et 184). Un certain nombre de délégations sont convenues que le projet d'article 18 imposait une obligation générale au transporteur s'agissant du retard, laquelle ne pouvait être écartée par contrat en vertu du projet d'article 82, que la date de livraison n'était pas un élément nécessaire des données du contrat, que le fait que le transporteur ait convenu de livrer à une certaine date pouvait être déduit des communications échangées par les parties, y compris le calendrier public des départs et des arrivées du transporteur, et que le projet d'article 22 établissait seulement quand il y avait eu retard. Le Groupe de travail s'est refusé à adopter une position définitive sur cette interprétation ou sur toute autre interprétation des projets de dispositions sur le retard.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 22

67. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 22 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 23. Calcul de la réparation

68. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 23 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 24. Avis de perte, de dommage ou de retard

Paragraphe 4

69. Si le Groupe de travail a estimé dans l'ensemble que le projet d'article 24 était acceptable, une question rédactionnelle a été soulevée concernant le renvoi aux "articles 22 et 63" dans le paragraphe 4. Il a été signalé qu'en fait, la réparation du préjudice résultant d'un retard n'était pas due en vertu de ces dispositions, mais en vertu du projet d'article 18, et que le renvoi aux projets d'articles 22 et 63 risquait donc d'être source d'ambiguïté. Le Groupe de travail est convenu qu'il fallait préciser davantage le libellé du paragraphe 4 à cet égard et une proposition de suppression pure et simple du renvoi aux articles 22 et 63 a bénéficié d'un soutien considérable. On a toutefois appelé à la prudence lors de la reformulation du reste du paragraphe, de manière à exiger que l'avis mentionne non pas le montant précis du préjudice invoqué, qui serait difficile à calculer, mais plutôt le fait qu'un préjudice avait été subi en raison du retard. Bien que l'on ne se soit pas accordé sur

une formulation précise, le Groupe de travail est convenu que le groupe de rédaction devrait examiner un libellé du type suggéré ci-après pour le paragraphe 4: “Aucune réparation [pour] [découlant d’un] [résultant d’un] retard n’est due à moins qu’un avis de préjudice résultant d’un retard n’ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison.”

Titre du projet d’article 24

70. On a estimé que le groupe de rédaction devrait examiner si le titre du projet d’article 24 convenait, le Groupe de travail étant en effet convenu que l’avis devait porter sur le préjudice résultant du retard et non sur le retard lui-même. Cet avis a reçu un certain soutien.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 24

71. Sous réserve des changements ci-après, le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 24 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction:

- examiner le titre de ce projet de disposition afin de le modifier pour y indiquer que l’avis devrait porter sur le préjudice et non sur le retard; et
- modifier le libellé du paragraphe 4 dans le sens indiqué dans la dernière phrase du paragraphe 69 ci-dessus.

Chapitre 6 – Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport

Projet d’article 25. Déroutement durant le transport par mer

72. Il a été estimé que le titre de cette disposition expliquerait mieux son insertion au chapitre 6 si les mots “durant le transport par mer” étaient supprimés. Sous réserve de cette modification, le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 25 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d’article 26. Marchandises en pontée

Proposition visant à élargir la définition du terme “conteneur”

73. Il a été rappelé au Groupe de travail qu’une proposition avait été soumise en vue d’améliorer la définition actuelle du terme “conteneur” figurant au paragraphe 26 du projet d’article premier (voir A/CN.9/WG.III/WP.102) et qu’il semblerait logique d’examiner cette proposition dans le cadre du projet d’article 26. L’idée, a-t-on expliqué, était d’inclure dans la définition les mots “véhicule routier”, ce qui aurait une incidence, avant tout, sur les projets d’articles 26-1 et 2 et 62-3. Il a été noté que les véhicules routiers étaient souvent transportés par mer en grand nombre, généralement à bord de bâtiments spécialisés pour transporter des remorques et conçus pour transporter à la fois ce type de véhicule et des conteneurs, soit en pontée, soit en cale. Il a été expliqué que le texte actuel du projet de convention soumettait les véhicules routiers au projet d’article 26-1 c) au lieu de les associer aux conteneurs dans le projet d’article 26-1 b), de sorte que le transporteur ne serait pas tenu responsable du dommage subi par les marchandises dans des véhicules routiers par suite du risque particulier que comportait leur transport en

pontée conformément à l'alinéa c). Il a été suggéré de traiter les véhicules routiers de la même manière que les conteneurs, de sorte que les règles normales gouvernant la responsabilité s'appliqueraient à eux, qu'ils soient transportés en pontée ou en cale.

74. À titre d'explication supplémentaire, on a indiqué que si la définition de "conteneur" était étendue aux véhicules routiers, ce type de véhicule ne pourrait pas être considéré comme une seule unité en vertu du projet d'article 62-3 mais que, comme pour les conteneurs, tous les colis chargés dans le véhicule pourraient être énumérés aux fins de la limitation de la responsabilité par colis. On a souligné que ce problème particulier avait été soulevé et jugé particulièrement préoccupant par l'Union internationale des transports routiers (IRU) (voir A/CN.9/WG.III/WP.90). On a ajouté que la modification proposée de la définition en question aurait l'avantage supplémentaire de traiter de façon équitable les conteneurs et les véhicules routiers.

75. Il a été proposé en outre d'étendre la définition du terme "conteneur" aussi aux "véhicules ferroviaires". Bien que ces véhicules soient rarement transportés en pontée, on a estimé que leur inclusion dans la définition de "conteneur" pourrait avoir certains avantages, par exemple en ce qui concerne l'obligation incombant au chargeur de procéder de façon appropriée et soigneuse à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu des conteneurs, conformément au projet d'article 28.

76. Les deux propositions ont reçu un large soutien, car elles présentaient des avantages concrets, tenaient compte de la pratique actuelle et étaient particulièrement raisonnables du point de vue du secteur concerné. On a fait observer qu'elles n'avaient aucune incidence sur la disposition du projet de convention relative aux conflits de conventions et qu'il n'y aurait notamment aucun conflit avec la CMR. Il a en outre été noté que si ces propositions devaient être approuvées, le groupe de rédaction devrait revoir l'emploi des termes "conteneur" et "remorque" dans tout le projet de convention.

77. L'extension de la définition du terme "conteneur" a toutefois suscité certaines craintes. Du point de vue des transporteurs, on a dit qu'elle risquait d'augmenter leur niveau de responsabilité, ce qui perturberait l'équilibre actuel du projet de convention.

78. Du point de vue des chargeurs, on a craint qu'une définition élargie de "conteneur" n'ait des incidences indésirables sur le projet d'article 62 relatif aux limites de la responsabilité, notamment concernant le transport par mer d'un véhicule routier. Par exemple, si les marchandises à bord du véhicule n'étaient pas énumérées dans le connaissement, le véhicule et son contenu seraient considérés comme un seul et même colis et tous les propriétaires des marchandises chargées sur le camion perdraient la limitation par colis. Ce risque serait également préoccupant pour les transporteurs routiers. Il a été souligné que la CMR prévoyait une limite de responsabilité par unité de poids plus élevée que celle qui était actuellement envisagée dans le projet de convention. Ainsi, en cas de perte ou de dommage subi, au cours d'un voyage par mer, par des marchandises chargées sur un camion, le transporteur routier risquait d'être tenu de dédommager les propriétaires des marchandises d'un montant supérieur à celui qu'il pourrait recouvrer auprès du transporteur maritime. On s'est aussi inquiété des implications que l'élargissement de la définition de "conteneur" aux véhicules routiers pourrait avoir en cas de perte

ou de dommage subi par un véhicule transporté par mer sans marchandises à son bord. C'est pourquoi il a été jugé préférable, au lieu de modifier la définition du terme "conteneur", d'adopter une approche article par article et d'ajouter les mots "véhicule routier" et "véhicule ferroviaire" lorsque le contexte l'exigeait.

79. En réponse aux craintes exprimées, il a été indiqué que, pour bénéficier de la limitation par colis, il faudrait énumérer les marchandises chargées sur un "véhicule routier", ce qui était déjà la pratique établie, notamment dans le cadre de la CMR. Quant aux dommages subis par le véhicule lui-même, il a été indiqué que la définition du terme "marchandises" au paragraphe 24 du projet d'article premier réglait cette question car elle englobait les conteneurs fournis sans marchandises. Il a par ailleurs été noté, d'un point de vue pratique, qu'en modifiant la définition de "conteneur", on évitait d'avoir à ajouter les mots "véhicule routier" et "véhicule ferroviaire" à chaque occurrence du terme "conteneur" (à savoir dans les projets d'articles 1-25, 1-26, 15 c), 18-5 a), 26-1 b), 28-3, 42-3, 42-4, 42-4 a) i), 42-4 b) i), 42-4 b) ii), 43 c) ii), 51-2 b) et 62-3).

80. Compte tenu des préoccupations exprimées et du lien entre certains arguments et la notion de "colis", au paragraphe 3 du projet d'article 62, le Groupe de travail est convenu de revenir sur la question après avoir examiné cette autre disposition.

Adapté au transport en pontée

81. Il a été indiqué qu'en tout état de cause, les "véhicules routiers" et les "véhicules ferroviaires", qu'ils soient ou non inclus dans la définition du terme "conteneur", devraient être adaptés au transport en pontée, et que cette condition devrait être indiquée au paragraphe 1 b) du projet d'article 26. Le Groupe de travail est convenu dans l'ensemble que le transporteur ne devrait être autorisé à transporter des véhicules routiers ou ferroviaires en pontée que s'ils étaient adaptés à ce type de transport et si le pont du navire était spécialement équipé pour les transporter.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 26

82. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond le projet d'article 26, sous réserve de mentionner les "véhicules routiers" et les "véhicules ferroviaires" au paragraphe 1 b). Il est convenu de revenir sur la proposition de modification de la définition du terme "conteneur" après avoir examiné le projet d'article 62, paragraphe 3.

Projet d'article 27. Transport précédant ou suivant un transport par mer

83. On s'est inquiété de ce que le projet d'article 27 ne contenait pas de disposition permettant à un État contractant de déclarer qu'il appliquerait les dispositions impératives de son droit interne dans des circonstances identiques pour l'essentiel à celles qui, conformément au paragraphe 1 du projet d'article 27, lui permettraient d'appliquer un instrument international. En réponse, il a été rappelé au Groupe de travail qu'à sa dix-neuvième session il avait demandé que l'on insère un tel projet d'article (voir A/CN.9/621, par. 125 et 126) et qu'à sa vingtième session il était provisoirement convenu, en attendant l'examen plus avant de la proposition de compromis sur la limitation de la responsabilité du transporteur, de revenir sur cette

décision (voir A/CN.9/642, par. 163 et 166), ce qui expliquait pourquoi le texte dont il était saisi ne comportait pas de disposition de ce type.

84. On a demandé si l'emploi de termes différents, à savoir "instrument international" dans le projet d'article 27 et "convention internationale" dans le projet d'article 85 était voulu. Il a été répondu que cette différenciation était voulue, car tous les instruments internationaux visés dans ce contexte n'étaient pas considérés comme des conventions internationales, par exemple un règlement adopté par une organisation régionale d'intégration économique.

85. S'agissant du paragraphe 3 du projet d'article 27, il a été proposé de le supprimer entièrement compte tenu de la décision prise par le Groupe de travail à sa dix-neuvième session de choisir l'approche de la variante B en ce qui concerne les limites de responsabilité (voir A/CN.9/621, par. 191). Il a été rappelé au Groupe de travail que le projet de paragraphe 3 avait été ajouté afin de clarifier l'applicabilité des conventions de transport intérieur lorsque la seule approche prévue dans le paragraphe 1 a) était celle du conflit de lois correspondant à la variante A. On a fait observer que, du fait que le projet d'article reflétait actuellement une approche différente, à savoir celle du "contrat hypothétique", le projet de paragraphe 3 était devenu superflu et risquait même de faire obstacle à l'application du paragraphe 1 a).

86. En réponse, le maintien du paragraphe 3 a bénéficié d'un certain soutien car il faisait partie d'un compromis obtenu à l'issue d'un long débat. Le Groupe de travail a été invité à examiner attentivement les conséquences possibles de la suppression du projet de paragraphe 3, en particulier en liaison avec le paragraphe 2 du projet d'article 62, avant de trancher définitivement la question.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 27

87. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 27 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction. Il est convenu de ne se prononcer sur le paragraphe 3 du projet d'article 27 qu'après avoir débattu plus avant des questions relatives aux limites de responsabilité au paragraphe 2 du projet d'article 62 (voir ci-après, par. 204).

Chapitre 7 – Obligations du chargeur envers le transporteur

Projet d'article 28. Remise des marchandises pour le transport

88. Comme il est indiqué dans les notes 62 et 101 du document A/CN.9/WG.III/WP.101, l'obligation de décharger les marchandises de façon appropriée et soigneuse avait été déplacée du paragraphe 2 du projet d'article 28 au paragraphe 2 du projet d'article 45 dans le chapitre sur la livraison des marchandises, car on estimait que l'obligation de déchargement prévue dans une convention conclue conformément au paragraphe 2 du projet d'article 14 serait généralement exécutée par le destinataire et n'incombait pas au chargeur. On a toutefois craint qu'il n'y ait une lacune dans le projet de convention concernant l'obligation de décharger les marchandises dans la mesure où, en vertu du projet d'article 45, le destinataire n'assumait d'obligations dans le cadre du projet de convention que s'il avait exercé ses droits en vertu du contrat de transport. On a

considéré que si le déchargement ne faisait plus partie des obligations du chargeur et si le destinataire n'avait exercé aucun de ses droits en vertu du contrat de transport, aucune partie ne serait tenue d'exécuter cette obligation. En conséquence, deux propositions ont été faites: a) insérer de nouveau le mot "déchargement" au paragraphe 2 du projet d'article 28; ou b) remplacer les mots "procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention ou à l'arrimage des marchandises" par "s'acquitte de façon appropriée et soigneuse de ses obligations en vertu de cette convention".

89. Le point de vue contraire, à savoir qu'il n'y avait pas de lacune en ce qui concerne l'obligation de décharger les marchandises, a été exprimé. Bien que le destinataire puisse être tenu d'exécuter cette obligation en raison d'une convention conclue conformément au paragraphe 2 du projet d'article 14, le déchargement des marchandises n'incombait pas normalement au chargeur. Il a également été souligné que le chargeur ne serait soumis à cette obligation que lors d'une vente FOB, auquel cas il serait aussi le destinataire. Par conséquent, l'obligation de déchargement ne devrait en aucun cas être traitée dans le projet d'article 28.

90. On a toutefois reconnu que les divergences entre les obligations énumérées au paragraphe 2 du projet d'article 14 et celles du paragraphe 2 du projet d'article 28 risquaient de prêter à confusion et le Groupe de travail a accepté, pour répondre à ces craintes, la proposition de remplacer les mots "procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention ou à l'arrimage des marchandises" par une formulation du type "s'acquitte de façon appropriée et soigneuse de ses obligations en vertu de cette convention".

91. En outre, une préférence a été exprimée au sein du Groupe de travail en faveur de la clarté que conférerait au paragraphe 2 du projet d'article 28 le remplacement des mots "les parties" par "le transporteur et le chargeur". Il a également été proposé, dans un souci de cohérence, d'apporter une modification similaire au paragraphe 2 du projet d'article 14. Le Groupe de travail a appuyé ces propositions et est convenu que des discussions plus approfondies quant à ce qui déclencherait l'obligation du destinataire de décharger les marchandises pourraient être envisagées à propos du projet d'article 45.

92. Il a également été rappelé au Groupe de travail qu'il faudrait peut-être modifier, dans le paragraphe 3 du projet d'article 28, l'expression "le conteneur ou la remorque", suivant qu'il déciderait d'inclure les "véhicules routiers ou ferroviaires" dans la définition de "conteneur" au paragraphe 26 du projet d'article premier ou d'apporter les modifications nécessaires aux dispositions de fond du projet de convention (voir ci-dessus, par. 73 à 80).

93. Sous réserve des changements ci-dessus, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 28 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 29. Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions

94. Il a été indiqué que le renvoi à "l'article 31" dans la première phrase du projet d'article 29 semblait erroné, et qu'il faudrait le remplacer par un renvoi à "l'article 30". Après discussion, il a été estimé que l'intégralité de la proposition "sans préjudice des obligations incombant à ce dernier en vertu de l'article 31" était inutile et pouvait être supprimée. Cet avis a été fortement appuyé.

95. Sous réserve de la suppression de ce membre de phrase, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 29 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 30. Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents

96. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 30 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur

97. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 31 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 32. Informations pour l'établissement des données du contrat

98. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 32 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphe 23 du projet d'article premier

99. S'agissant du terme "données du contrat" employé au projet d'article 32, le Groupe de travail a approuvé quant au fond la définition qui en était donnée au paragraphe 23 du projet d'article premier et l'a renvoyée au groupe de rédaction.

Projet d'article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

100. On a fait observer que le terme "expéditeur" était employé à l'alinéa a) du projet d'article 33, alors que le Groupe de travail était convenu de supprimer toute mention de l'expéditeur (voir ci-dessus, par. 21 à 24). Il a été proposé de modifier ce projet de disposition en supprimant le membre de phrase "que l'expéditeur ne les remette" et en le remplaçant par un libellé du type "qu'elles ne soient remises". Le Groupe de travail a approuvé cette approche générale.

101. Sous réserve que le texte soit modifié pour supprimer la mention de l'"expéditeur", le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 33 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 34. Situation du chargeur documentaire

102. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 34 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphe 9 du projet d'article premier

103. S'agissant du terme "chargeur documentaire" employé au projet d'article 34, le Groupe de travail a approuvé quant au fond la définition qui en était donnée au paragraphe 9 du projet d'article premier et l'a renvoyée au groupe de rédaction.

Projet d'article 35. Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui

104. On a fait observer que le terme "expéditeur" apparaissait dans le projet d'article 35, alors que le Groupe de travail était convenu de supprimer toute mention

de l'expéditeur (voir ci-dessus, par. 21 à 24). Le Groupe de travail est convenu que les mots "de l'expéditeur ou" devraient être purement et simplement supprimés.

105. Quelques craintes ont été émises au sein du Groupe de travail quant à la clarté du texte suite à la suppression du membre de phrase "comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions", jugé redondant (voir la note 76 du document A/CN.9/WG.III/WP.101). Il a été estimé que le texte n'indiquait pas clairement si la disposition concernait la responsabilité pour faute ou la responsabilité sans faute, ni de quel point de vue la responsabilité devrait être envisagée. Il a été répondu que la disposition énonçait simplement le principe général de la responsabilité du fait d'autrui, selon lequel le chargeur devait répondre des actes, notamment, de ses préposés, mandataires et sous-traitants, et que le type de responsabilité dépendrait de l'obligation à laquelle il y aurait eu manquement conformément aux termes du projet de convention. On a fait observer en outre qu'il risquait d'être assez difficile de réintroduire une formule telle que celle proposée, étant donné que cela pourrait soulever des questions concernant l'attribution de la faute du chargeur visée au projet d'article 31, et qu'il faudrait traiter de la même manière le projet d'article 19 sur la responsabilité du transporteur pour fait d'autrui, ce qui pourrait compliquer considérablement l'ensemble du texte. Après discussion, le Groupe de travail a décidé que cette disposition était suffisamment claire, compte tenu notamment du principe bien connu qui s'y trouvait énoncé.

106. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 35 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur

107. Selon un avis, le projet d'article 36 devait être supprimé, car on estimait que la disposition sur la responsabilité à l'alinéa a) avait été traitée dans d'autres articles du projet de convention, et que la disposition sur le fret à l'alinéa b) n'avait pas sa place dans le projet de convention. Bien que cet avis ait été appuyé, s'agissant de l'alinéa b), et qu'une question concernant la raison d'être de cette disposition reste posée, le Groupe de travail n'a pas voulu revenir sur le consensus déjà obtenu et est convenu de conserver cette disposition.

108. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 36 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 8 – Documents de transport et documents électroniques de transport

Projet d'article 37. Émission du document de transport ou du document électronique de transport

109. Il a été fait observer que le terme "expéditeur" était employé à l'alinéa a) du projet d'article 37, et que le texte de cette disposition devrait être modifié pour tenir compte du fait que le Groupe de travail était convenu de supprimer toute mention de l'expéditeur (voir ci-dessus, par. 21 à 24). Il a été estimé qu'il suffirait de supprimer le chapeau du projet d'article 37 et la totalité de l'alinéa a), mais on a noté que si l'alinéa a) pouvait être supprimé, le contenu du chapeau devrait être conservé pour

couvrir les cas où, dans certains secteurs, aucun document de transport, électronique ou autre, n'était émis.

110. Le Groupe de travail est convenu de supprimer l'alinéa a) et de prier le groupe de rédaction de modifier en conséquence le texte restant si nécessaire. Il lui a également été rappelé que la suppression pure et simple de l'alinéa a) ne suffirait peut-être pas à appliquer la décision de supprimer du texte le mot "expéditeur" et qu'il faudrait peut-être envisager d'autres changements dans l'ensemble du texte.

111. Sous réserve de la suppression de l'alinéa a), contenant le mot "expéditeur", et de toute autre modification qu'il faudra peut-être apporter au texte en conséquence, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 37 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

112. Ayant achevé ses délibérations sur le contenu du projet d'article 37, le Groupe de travail est passé à l'examen d'un certain nombre de définitions s'y rapportant.

Définition du terme "document de transport" (projet d'article premier, paragraphe 15)

113. Il a été indiqué que, compte tenu de la suppression de l'alinéa a) du projet d'article 37 (voir par. 109 et 110 ci-dessus) et de la décision du Groupe de travail de supprimer toute mention de l'expéditeur (voir par. 21 à 24 ci-dessus), il faudrait également apporter quelques changements à la définition du terme "document de transport" au paragraphe 15 du projet d'article premier.

114. Il a été proposé de remplacer la conjonction "ou" entre les alinéas a) et b) du paragraphe 15 par "et", le Groupe de travail étant en effet convenu qu'un simple récépissé ne constituerait pas un document de transport aux fins du projet de convention. Le Groupe de travail a donc décidé que les deux conditions énoncées dans ces alinéas devraient être cumulatives et non exclusives. Il a estimé que cette modification de la définition du terme "document de transport" n'aurait pas d'incidence négative sur les autres dispositions du projet de convention, seul l'alinéa a) du projet d'article 43 devant être légèrement modifié.

115. Sous réserve de ces modifications, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le paragraphe 15 du projet d'article premier et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Modifications à apporter en conséquence au projet d'article 6-2 b)

116. Compte tenu de la suppression des références à l'"expéditeur" et de la modification de la définition du terme "document de transport", il a été proposé de remplacer le texte du projet d'article 6-2 b) par le libellé suivant "en cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport".

117. Le Groupe de travail est convenu de modifier comme indiqué le projet d'article 6-2 b) et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Définition du terme "document de transport négociable" (projet d'article premier, paragraphe 16)

118. En ce qui concerne la définition du terme "document de transport négociable", employé dans le projet d'article 37, il a été proposé de remplacer les mots "à l'ordre

du destinataire” par “à l’ordre de la personne spécifiée/dénommée” car le destinataire serait l’endossataire d’un connaissance à ordre et il serait important d’indiquer qui serait l’endosseur, en particulier si la banque était le destinataire. On a ajouté que cette modification n’aurait pas d’incidence sur le fond et résoudrait l’incohérence constatée entre les paragraphes 12 et 16 du projet d’article premier.

119. En réponse, on a fait observer que cette modification introduirait un terme nouveau, à savoir “personne spécifiée/dénommée”, qu’il faudrait alors définir et qui risquait d’être incompatible avec la définition du terme “porteur”, au paragraphe 11 de l’article premier. Ce terme, a-t-on ajouté, créerait davantage d’incertitude et serait moins favorable aux banques qui finançaient des contrats de commerce extérieur. Dans la pratique actuelle, les documents de transport prévoyaient généralement un espace pour insérer le nom du “destinataire”, si bien que les banques pouvaient déjà protéger leurs droits en veillant à ce qu’elles y soient désignées comme destinataires. Le projet de convention non seulement tenait compte de cette pratique mais, en prévoyant dans le projet d’article 45 que le destinataire n’était tenu de prendre livraison des marchandises que s’il avait exercé ses droits en vertu du contrat de transport, fournissait aussi une protection supplémentaire aux banques qui pouvaient hésiter à accepter d’être désignées comme destinataires par crainte d’une éventuelle responsabilité ou obligation concernant les marchandises.

120. A la question de savoir quelle loi était visée par les mots “la loi applicable au document”, au paragraphe 16 du projet d’article premier, il a été répondu que le projet de convention ne précisait pas la loi qui devait régir l’instrument et que les systèmes internes de droit international privé apportaient des réponses divergentes sur ce point. Il a été indiqué aussi qu’en tout état de cause, la référence à la loi applicable était limitée à la question de savoir quelles mentions pourraient être juridiquement équivalentes aux mots “à ordre” ou “négociable”.

121. Le Groupe de travail est convenu de conserver la définition prévue au paragraphe 16 du projet d’article premier et l’a renvoyée au groupe de rédaction.

Définition du terme “document de transport non négociable” (projet d’article premier, paragraphe 17)

122. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond la définition prévue au paragraphe 17 du projet d’article premier et l’a renvoyée au groupe de rédaction.

Définition du terme “communication électronique” (projet d’article premier, paragraphe 18)

123. A la question de savoir pourquoi la définition du terme “communication électronique”, au paragraphe 18 du projet d’article premier, était différente de celle donnée dans la Convention des Nations Unies sur l’utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux (“Convention sur les communications électroniques”), il a été répondu que la première reprenait des éléments des définitions de “communication électronique” et de “message de données” ainsi que les critères d’équivalence fonctionnelle énoncés dans la Convention sur les communications électroniques.

124. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond la définition prévue au paragraphe 18 du projet d’article premier et l’a renvoyée au groupe de rédaction.

Définition du terme “document électronique de transport” (projet d’article premier, paragraphe 19)

125. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond la définition du terme “document électronique de transport”, sous réserve des modifications nécessaires pour l’aligner sur la version révisée de la définition du terme “document de transport” (voir, par. 113 et 114 ci-dessus), et l’a renvoyée au groupe de rédaction.

Définition du terme “document électronique de transport négociable” (projet d’article premier, paragraphe 20)

126. En ce qui concerne le terme “document électronique de transport négociable” employé dans le projet d’article 37, le Groupe de travail a pris note des craintes exprimées concernant le paragraphe 16 du projet d’article premier (voir ci-dessus, par. 118 à 120). Il a néanmoins approuvé quant au fond la définition prévue au paragraphe 20 du projet d’article premier et l’a renvoyée au groupe de rédaction.

Définition du terme “document électronique de transport non négociable” (projet d’article premier, paragraphe 21)

127. S’agissant du terme “document électronique de transport non négociable” employé dans le projet d’article 37, le Groupe de travail a approuvé quant au fond la définition prévue au paragraphe 18 du projet d’article premier et l’a renvoyée au groupe de rédaction.

Définition des termes “émission” et “transfert” d’un document électronique de transport négociable (projet d’article premier, paragraphe 22)

128. On a demandé si le paragraphe 22 du projet d’article premier donnait réellement une définition des termes “émission” et “transfert” et s’il ne traitait pas une question de fond. Il a en outre été noté que la version anglaise de cette disposition n’était pas claire car s’il était possible de transférer le contrôle exclusif, il était impossible de l’“émettre” (“issue”).

129. Il a été proposé pour cette définition: i) de supprimer toute référence à l’“émission”; et ii) de parler de la “création” du contrôle exclusif. Il a par ailleurs été proposé de déplacer ce paragraphe dans d’autres chapitres du projet de convention, par exemple dans le projet d’article 8 ou 9 ou dans un article distinct du chapitre 3, au motif qu’il traitait une question de fond.

130. Le Groupe de travail est convenu que les notions abordées dans le paragraphe 22 du projet d’article premier seraient mieux comprises si les termes “émission” et “transfert” d’un document électronique de transport négociable étaient définis séparément et si la définition du terme “émission” précisait qu’un tel document devait être créé conformément à des procédures qui en garantissaient le contrôle exclusif pendant toute sa durée de validité. Il a renvoyé ce paragraphe au groupe de rédaction en lui demandant de trouver une formulation adéquate à cet effet.

Projet d’article 38. Données du contrat

131. Le projet d’article 38 n’a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l’a approuvé quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 39. Identification du transporteur

132. Le projet d'article 39 n'a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 40. Signature

133. Le projet d'article 40 n'a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 41. Lacunes dans les données du contrat

134. Le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 3 du projet d'article devait être quelque peu révisé compte tenu de sa décision de ne pas employer le terme "expéditeur" dans le projet de convention (voir ci-dessus, par. 21 à 24). Sous réserve des modifications nécessaires, il a approuvé le projet d'article 40 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 42. Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat

Proposition visant à traiter certaines situations relatives à l'inspection ou à la connaissance effective des marchandises se trouvant dans un conteneur fermé

135. Il a été noté que le projet d'article 42 établissait un système permettant au transporteur de faire des réserves relativement aux informations mentionnées au projet d'article 38 dans les données du contrat. Il a également été noté que le paragraphe 3 traitait de la situation où les marchandises n'étaient pas remises dans un conteneur fermé, alors que le paragraphe 4 traitait des marchandises remises dans un conteneur fermé.

136. L'avis a été exprimé à cet égard que le projet d'article 42 comportait probablement une lacune, à savoir dans les cas où les marchandises étaient remises dans un conteneur fermé mais où le transporteur les avait effectivement inspectées, ne serait ce qu'en partie, par exemple lorsqu'il ouvrait un conteneur pour s'assurer qu'il contenait bien les marchandises déclarées par le chargeur, sans toutefois pouvoir en vérifier la quantité. Une telle situation, a-t-on dit, serait similaire à celles envisagées au paragraphe 3 et méritait d'être traitée pour l'essentiel de la même manière. Aussi a-t-il été proposé d'insérer le paragraphe supplémentaire suivant après le paragraphe 4:

Lorsque les marchandises sont remises pour être transportées au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, mais que le transporteur ou la partie exécutante a effectivement inspecté les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport, le paragraphe 3 s'applique de manière similaire aux informations mentionnées aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 1 de l'article 38.

137. Cette proposition a suscité certaines craintes. Si le transporteur ou une partie exécutante avait effectivement connaissance des marchandises se trouvant dans un conteneur fermé, le paragraphe 2 du projet d'article 42 s'appliquerait et aucun des deux ne pourrait faire de réserves. Un autre sujet de préoccupation tenait au fait que

la relation entre le paragraphe supplémentaire proposé et le paragraphe 1 n'était pas claire. Toutefois, la logique sous-jacente à la proposition concernant la situation dans laquelle le transporteur ou une partie exécutante avait effectivement inspecté les marchandises a bénéficié d'un large soutien. On a donc estimé qu'un moyen plus approprié et plus efficace de traiter cette situation était d'ajouter le membre de phrase "ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur fermé mais que le transporteur ou la partie exécutante les ont effectivement inspectées" après "dans un conteneur fermé" dans le chapeau du paragraphe 3. Cette proposition a été largement soutenue.

Proposition visant à clarifier les conditions dans lesquelles le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations dans le paragraphe 4 a)

138. Il a été proposé de remplacer la conjonction "ou" à la fin de l'alinéa a) i) du paragraphe 4 par "et" afin de clarifier les conditions dans lesquelles le transporteur peut faire des réserves au sujet des informations relatives aux marchandises dans les données du contrat. Il a été estimé d'une manière générale que, sous sa forme actuelle, ce paragraphe n'était pas clair et prêtait à confusion. Le Groupe de travail est convenu, en ce qui concerne la situation visée au paragraphe 4, que le transporteur ne serait pas en mesure de faire des réserves relativement aux informations mentionnées dans les alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 du projet d'article 38 si lui-même, ou la partie exécutante, avait inspecté les marchandises ou en avait, d'une autre manière, effectivement connaissance.

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

139. Sous réserve des modifications ci-après, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 42 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction:

- Insérer, dans le chapeau du paragraphe 3, après les mots "dans un conteneur fermé", un libellé du type "ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur fermé mais que le transporteur ou la partie exécutante les ont effectivement inspectées"; et
- Rédiger plus clairement l'alinéa a) du paragraphe 4 afin de rendre les conditions cumulatives, à savoir que le transporteur ne peut faire de réserves relativement aux informations mentionnées aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 du projet d'article 38 si lui-même, ou la partie exécutante, avait effectivement inspecté les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur [et/ou] avait, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document de transport électronique.

Projet d'article 43. Force probante des données du contrat

140. Une crainte a été exprimée au sujet des règles d'"estoppel" des alinéas b) et c) du projet d'article 43, car les exigences qui étaient respectivement imposées à un tiers et à un destinataire étaient différentes. L'alinéa b) exigeait uniquement du tiers qu'il agisse de bonne foi, alors que l'alinéa c) imposait au destinataire d'agir de bonne foi mais aussi de s'être fié à l'une des données du contrat mentionnées dans cet alinéa. Il a été demandé si cette différence avait été voulue par le Groupe de travail. Il a été proposé, pour la supprimer, d'aligner les exigences de l'alinéa b) i)

et ii) sur celles de l'alinéa c) en suivant l'approche adoptée au paragraphe 3 de l'article 16 des Règles de Hambourg.

141. Cette proposition a trouvé un certain écho au sein du Groupe de travail. Il a toutefois été rappelé à ce dernier que le projet d'article 43 avait fait l'objet d'intenses négociations lors de la deuxième lecture du projet de convention et que sa forme actuelle reflétait le compromis auquel on était parvenu. Ce compromis conduisait à établir une distinction entre le porteur d'un document de transport négociable et le porteur d'un document de transport non négociable. Alors que, dans le premier cas, il avait été admis que le porteur agissant de bonne foi devrait être protégé d'une manière générale, dans le second cas seul le porteur qui de bonne foi avait agi en se fiant aux informations contenues dans le document de transport non négociable devait être protégé. Il a également été fait observer que l'ajout d'une exigence de ce type (à savoir, s'être fié aux informations) à l'alinéa b) s'agissant du document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable modifierait de façon substantielle le compromis.

142. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond le projet d'article 43, sous réserve de la suppression du membre de phrase "qui constate la réception des marchandises" suite à la modification de la définition de "document de transport" et de "document électronique de transport" (voir ci-dessus, par. 113, 114 et 125), et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 44. "Fret payé d'avance"

143. À la question de savoir si le projet d'article 44 devait être une disposition de fond ou une règle de preuve, il a été répondu qu'il s'agissait d'une disposition de fond. En réponse à une autre question relative au sens de l'expression "ou une mention similaire", on a expliqué qu'il n'était pas nécessaire d'employer l'expression exacte "fret payé d'avance" dans les données du contrat pour que la disposition s'applique, mais qu'une formule équivalente, par exemple "fret prépayé" ou autre du même type, suffirait.

144. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 44 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 9 – Livraison des marchandises

Projet d'article 45. Obligation de prendre livraison

145. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait décidé, à propos du projet d'article 28-2, de poursuivre ses discussions dans le cadre du projet d'article 45-2 sur les éléments nécessaires pour déclencher l'obligation du destinataire de décharger les marchandises en vertu d'une convention conclue entre les parties au contrat de transport conformément au projet d'article 14-2 (voir plus haut, par. 91). Dans ce contexte, deux propositions ont été faites: d'une part, compte tenu des changements apportés aux projets d'articles 14-2 et 28-2, remplacer "les parties" par "le transporteur et le chargeur" et, d'autre part, insérer les mots "et que le destinataire donne son consentement" avant "ce dernier procède au déchargement de façon appropriée et soigneuse". La première proposition a été fermement appuyée, tandis que la seconde a recueilli un certain soutien. On s'est inquiété de ce qu'il

adviendrait si le destinataire ne donnait pas son consentement, mais, selon un avis, la solution à ce problème pouvait résider dans les droits que le projet d'article 51-2 conférait au transporteur à l'égard des marchandises non livrées. On a appelé instamment à appuyer les deux propositions, car – pensait-on – la situation envisagée au paragraphe 2 était plutôt exceptionnelle, et le fait d'exiger le consentement du destinataire serait sans grande conséquence dans la pratique tout en dissipant certaines préoccupations plus larges exprimées au sein du Groupe de travail à l'égard des conventions conclues conformément au projet d'article 14-2.

146. On a fait observer que l'exigence du "consentement" du destinataire risquait d'être trop contraignante. En effet, si, par exemple, une clause du connaissement imposait au destinataire de décharger les marchandises à ses risques et frais, il lui serait alors inutile de donner son consentement séparément. On a donc estimé que, pour modifier éventuellement le paragraphe 2, il faudrait non pas exiger le "consentement" du destinataire, mais plutôt prévoir que celui-ci était "lié" par la convention conclue dans les termes de l'article 14-2. Ce point de vue a recueilli un certain appui.

147. Des craintes sérieuses ont cependant été émises à l'égard tant de la proposition d'insérer un élément de "consentement" dans le projet de convention que de celle consistant à "lier" le destinataire. On a fait valoir en particulier que, dans certains États, le contrat de transport comportait trois parties et s'imposait au destinataire. On a souligné aussi que l'exigence additionnelle d'un "consentement" de la part du destinataire risquait d'avoir des conséquences très graves pour les pratiques ou les coutumes commerciales de certains secteurs. Ainsi – a-t-on expliqué –, dans le transport de vrac, une disposition exigeant que le destinataire consente à une obligation de décharger les marchandises représenterait un changement significatif par rapport à la pratique existante. Une préférence marquée a donc été exprimée en faveur du maintien du texte du paragraphe 2 en l'état ou de sa suppression pure et simple, auquel cas la question des obligations du destinataire relèverait de la loi nationale. Cet avis a été très appuyé.

148. On a déclaré que le paragraphe 2 devait être envisagé sous deux aspects: d'une part, celui du consentement qui devrait, le cas échéant, être requis du destinataire avant qu'il ne soit soumis à l'obligation de décharger les marchandises conformément à une convention entre les parties au contrat de transport et, d'autre part, celui des soins qu'on devrait exiger de lui lorsqu'il procédait au déchargement. On a estimé que le projet de disposition devrait se concentrer sur le degré de soins requis et non sur le point de savoir si le destinataire avait donné son consentement, et que le texte du paragraphe 2 du projet d'article 45 devrait être modifié en conséquence. On a proposé, en particulier, de reformuler ce paragraphe 2 à peu près comme suit: "Lorsqu'il décharge les marchandises, le destinataire le fait de manière appropriée et soigneuse". Si cette solution était retenue, il serait alors clair que la loi nationale régirait la question de savoir si le destinataire devrait donner ou non son consentement pour être soumis à une obligation découlant d'une convention conclue dans les termes du paragraphe 2 du projet d'article 14.

149. Pour clarifier encore les choses, il a été noté que le Groupe de travail devrait examiner précisément si les soins exigés du destinataire lors du déchargement concernaient les marchandises elles-mêmes, les marchandises d'autres personnes ou le navire. Dans le premier cas, on a fait observer que le destinataire était

probablement le propriétaire des marchandises, si bien qu'il semblerait illogique de lui imposer une obligation de soins pour ses propres marchandises.

150. Compte tenu des positions fermes exprimées au sein du Groupe de travail, aucun consensus ne s'est dégagé de la proposition de se concentrer, dans la disposition, sur le degré de soins exigé et non sur le consentement du destinataire. Il a été estimé, et cet avis a été favorablement accueilli, que le fait d'énoncer une obligation de soins de manière aussi limitée était quelque peu redondant, puisque toutes les obligations assumées dans le contrat de transport devaient être exécutées de façon appropriée et soigneuse. Le Groupe de travail a décidé de supprimer le texte du paragraphe 2 du projet d'article 45 pour qu'il ressorte très clairement que la question des obligations incombant au destinataire en vertu d'une convention entre le transporteur et le chargeur était régie par la loi nationale.

151. Après avoir décidé de supprimer le paragraphe 2, le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 1 du projet d'article 45 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 46. Obligation d'accuser réception

152. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 46 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 47. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable n'est émis

153. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 47 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 48. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis

154. Il a été rappelé au Groupe de travail que le chapeau du projet d'article 48 proposait toujours deux variantes entre crochets (“[provides] [indicates]”), et qu'il faudrait décider laquelle retenir. Il a été rappelé aussi que la dernière discussion sur cette question remontait à la vingtième session, où les avantages de chaque variante avaient été longuement examinés (voir A/CN.9/642, par. 31 à 33). Compte tenu de cette discussion, il a été dit une nouvelle fois que cette disposition avait été insérée pour préserver la loi régissant un certain type de documents et que, dans certains systèmes juridiques, la loi applicable prévoyait que le simple intitulé “connaissance” emportait l'obligation de remettre le document à la livraison des marchandises. On a donc estimé que la seule solution acceptable pour préserver la législation existante était d'employer le mot “indicates” (à traduire par “dont on déduit”).

155. En réponse à cela, il a été rappelé au Groupe de travail que le type particulier de document pour lequel le projet d'article 48 avait été créé devait néanmoins relever des catégories existantes de documents visés par le projet de convention, et que pour préserver la clarté de cette catégorisation, l'expression “dont on déduit” devrait être évitée, car elle risquait de générer une part d'incertitude dans le système. Aussi a-t-on jugé préférable de choisir plutôt le mot “provides” (“spécifiant”). Les positions en faveur de l'une et l'autre solution étaient très arrêtées, une légère préférence étant exprimée pour le terme anglais “indicates” (“dont on déduit”).

156. Sous réserve de la suppression de la variante “[provides]” (“spécifiant”) et des crochets entourant le mot “indicates” (“dont on déduit”), le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 48 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction. On a fait observer en outre que dans un souci de cohérence, le terme “dont on déduit” devrait être retenu dans les autres dispositions du texte comportant les deux variantes, notamment les projets d’articles 43 b) ii), 49 et 54-2.

Projet d’article 49. Livraison en cas d’émission de l’équivalent électronique d’un document de transport non négociable devant être remis

157. On a proposé que le projet d’article 49 soit supprimé, car, contrairement au document visé au projet d’article 48, l’équivalent électronique d’un document de transport non négociable devant être remis ne faisait l’objet d’aucune pratique devant être reconnue dans le texte du projet de convention. De ce fait, le Groupe de travail est convenu de supprimer le projet d’article 49 et a prié le groupe de rédaction d’apporter les modifications nécessaires en conséquence au projet de convention, et notamment aux projets d’articles 9 et 43 b) ii).

Projet d’article 50. Livraison en cas d’émission d’un document de transport négociable ou d’un document électronique de transport négociable

158. On a exprimé l’avis que les premiers mots de l’alinéa a) du projet d’article 50, “sans préjudice de l’article 45”, étaient inutiles et devaient être supprimés, car ils risquaient de prêter à confusion, étant donné que la fin de ce même alinéa renvoyait aussi au projet d’article 45. À cela, il a été répondu que le premier renvoi aidait le lecteur à comprendre la relation entre le projet d’article 45, qui énonçait l’obligation du destinataire, et le projet d’article 50, qui énonçait le droit du porteur. Cependant, après discussion, le Groupe de travail est convenu de supprimer ces mots du projet d’article 50 a).

159. Il a été proposé de supprimer toute mention de “la partie contrôlante” aux alinéas d) et e), car ceux-ci n’auraient pas de sens dans les cas suivants: i) lorsqu’un ou plusieurs originaux du document de transport négociable étaient émis et qu’une seule personne détenait tous les originaux, le porteur et la partie contrôlante seraient une seule et même personne; et ii) lorsque plusieurs originaux étaient émis et étaient détenus par plusieurs personnes, il n’y aurait pas de partie contrôlante, car personne ne détiendrait tous les originaux. Bien que cette proposition ait recueilli un certain appui, le Groupe de travail est convenu d’en différer la délibération jusqu’à l’examen du projet d’article 54, qui avait une incidence plus directe sur le sens du terme “partie contrôlante” définie au paragraphe 14 du projet d’article premier.

Paragraphe 11 du projet d’article premier

160. Compte tenu de la décision du Groupe de travail de modifier les définitions des termes “émission” et “transfert” figurant au paragraphe 22 du projet d’article premier (voir plus haut, par. 128 à 130), il a été estimé que la proposition “et qui en a le contrôle exclusif” n’était plus nécessaire au paragraphe 11 b) de la définition de “porteur”, les nouvelles définitions d’“émission” et de “transfert” élaborées par le groupe de rédaction comprenant toutes deux la notion de contrôle exclusif. Le Groupe de travail a approuvé ce point de vue.

161. S'agissant du terme "porteur" employé dans le projet d'article 50, le Groupe de travail en a approuvé quant au fond la définition fournie au paragraphe 11 du projet d'article premier, sous réserve de la modification ci-dessus, et l'a renvoyée au groupe de rédaction.

Projet d'article 51. Marchandises restant non livrées

162. Une question a été posée concernant le sens et l'objet de l'expression "non susceptibles d'être livrées pour une autre raison" à l'alinéa e) du paragraphe 1 du projet d'article 51. Il a été dit en réponse que cet alinéa pouvait être entièrement supprimé, du fait que les alinéas a) à d) du même paragraphe suffisaient à couvrir tous les cas où il était possible que les marchandises restent non livrées, et que le maintien de l'alinéa e) risquait de donner lieu à des abus de la part du transporteur.

163. Cependant, on a fait observer que l'alinéa e) était utile car il s'appliquerait par exemple aux cas où les conditions météorologiques empêchaient de livrer les marchandises. On a indiqué aussi qu'il pourrait y avoir d'autres cas dans lesquels les alinéas a) à d) ne seraient pas applicables, par exemple lorsque le destinataire ne réclamerait tout simplement pas la livraison, et qu'une disposition ouverte telle que l'alinéa e) serait utile. À l'appui de cette opinion, on a souligné que l'expression "non susceptibles d'être livrées" serait vraisemblablement interprétée de manière restrictive dans tous les cas. Le maintien de l'alinéa e) du paragraphe 1 du projet d'article 51 a été largement appuyé.

164. On a estimé qu'il serait préférable d'exiger qu'une période déterminée se soit écoulée avant que le transporteur puisse détruire les marchandises conformément au paragraphe 2 b) du projet d'article 51. Bien que ce point de vue ait trouvé un certain écho, il a été indiqué que l'obligation faite au transporteur, au paragraphe 3 du projet d'article 51, d'"aviser de manière appropriée" la personne indiquée dans les données du contrat de son intention suffisait à écarter toute crainte de le voir abuser de ce droit.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 51

165. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 51 quant au fond, sous réserve de la suppression du renvoi au projet d'article 49 des alinéas b) et c) du paragraphe 1, et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 52. Rétention des marchandises

166. Il a été proposé d'insérer le mot "chargeur" dans le projet d'article 52, entre "du transporteur" et "d'une partie exécutante", car il se pouvait, dans certains cas, que le chargeur souhaite avoir un droit de rétention, par exemple lorsqu'il était soumis à l'obligation prévue au projet d'article 28 de remettre les marchandises à un transporteur et que l'état du navire était particulièrement mauvais. En réponse, on a avancé une proposition plus neutre consistant à supprimer la mention "du transporteur ou d'une partie exécutante" et à parler simplement d'"un droit pouvant exister en vertu du contrat de transport ...". Bien que cette proposition ait recueilli un certain soutien, on a exprimé des doutes quant à la nécessité d'accorder au chargeur un droit de rétention, et on a estimé qu'en tout état de cause, la mention du chargeur n'avait pas sa place au projet d'article 52 qui faisait partie du chapitre 9 sur la livraison.

167. Après discussion, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 52 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 10 – Droits de la partie contrôlante

Projet d'article 53. Exercice et étendue du droit de contrôle

168. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 53 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphe 13 du projet d'article premier

169. S'agissant du terme "droit de contrôle", le Groupe de travail en a approuvé la définition quant au fond, sous réserve dans le paragraphe 13 du projet d'article premier de se référer au "chapitre 10" et non pas au "chapitre 11", et l'a renvoyée au groupe de rédaction.

Paragraphe 14 du projet d'article premier

170. S'agissant du terme "partie contrôlante", le Groupe de travail en a approuvé quant au fond la définition prévue au paragraphe 14 du projet d'article premier, et l'a renvoyée au groupe de rédaction.

Projet d'article 54. Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle

171. La question qui avait été renvoyée pour examen dans le cadre du projet d'article 54 (voir ci-dessus, par. 159) a été de nouveau posée, à savoir s'il était possible de supprimer la mention de la "partie contrôlante" des alinéas d) et e) du projet d'article 50, puisque, dans le cas d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable, le porteur et la partie contrôlante étaient une seule et même personne. Il a été répondu que le fait de supprimer purement et simplement cette mention modifierait le sens des dispositions car cela reviendrait à ignorer la pratique actuelle, qui imposait de notifier l'arrivée des marchandises au porteur, même s'il ne se présentait pas pour en prendre livraison. Il a été estimé que ce changement n'était pas souhaitable.

172. Sous réserve de conserver le mot "indicates" dans la version anglaise ("dont on déduit") au paragraphe 2 et de supprimer la variante "spécifiant", le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 54 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 55. Exécution des instructions par le transporteur

173. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 55 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 56. Marchandises réputées livrées

174. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 56 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 57. Modifications du contrat de transport

175. Sous réserve de supprimer le paragraphe 3, jugé superflu comme indiqué à la note 159, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 57 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 58. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur

176. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 58 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 59. Dérogation conventionnelle

177. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 59 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 11 – Transfert de droits**Projet d'article 60. Cas où un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable est émis**

178. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 60 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 61. Responsabilité du porteur

179. Une question a été posée au sujet du renvoi "sans préjudice de l'article 58" au début du paragraphe 1 du projet d'article 61 et de sa signification, car il ne semblait pas pertinent. On a fait observer qu'il ne permettait pas de déterminer clairement ce qui se passait si la partie contrôlante ne fournissait pas les informations prévues au projet d'article 58. Il a été noté également que ce renvoi posait des problèmes d'interprétation, et il a donc été suggéré de le supprimer complètement.

180. En réponse, il a été expliqué que le projet d'article 61 prévoyait pour le porteur une obligation tempérée par le projet d'article 58, le porteur étant en fait la seule personne détenant les informations mentionnées au projet d'article 58. Il a été noté aussi qu'il convenait de conserver dans le paragraphe 1 du projet d'article 61 la référence au projet d'article 58, car elle répondait à un souci de clarté. Un large appui a été exprimé en faveur du maintien de cette référence.

181. S'agissant du paragraphe 2 du projet d'article 61, il a été rappelé au Groupe de travail que, à sa vingtième session, il n'avait pas pris de décision définitive et que ce paragraphe avait été mis entre crochets en raison de divergences entre ses membres. Par la suite, un certain soutien a été exprimé en faveur de la suppression du paragraphe, en particulier parce que l'on avait craint que les mots "exerce un droit quelconque" ne soient interprétés de manière que des actes mineurs seraient assimilés à l'exercice de droits et feraient naître une responsabilité. Le maintien du paragraphe 2 a toutefois recueilli un large soutien, car il était souhaitable que le transporteur soit en mesure de déterminer si le porteur pouvait voir sa responsabilité engagée au titre du contrat de transport et dans quelle mesure. On a noté que cette

approche était également conforme à la pratique, et on a considéré qu'il était clair que des actes mineurs ne seraient pas considérés comme l'exercice d'un droit.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 61

182. Malgré la proposition de supprimer l'expression "sans préjudice de l'article 58" au paragraphe 1, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le projet d'article 61, sous réserve de supprimer les crochets entourant le paragraphe 2 et ceux qui entourent le membre de phrase "aux fins [des] [du] paragraphe[s] 1 [et 2] du présent article" dans le chapeau du paragraphe 3, et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 12 – Limites de responsabilité

Projet d'article 62. Limites de responsabilité

Proposition relative à la limitation de la responsabilité du transporteur

183. Il a été rappelé au Groupe de travail que le projet d'article 62 sur la limitation de la responsabilité avait fait l'objet d'intenses discussions lors de sa session précédente (voir par. 136 et suiv. du document A/CN.9/642). Il lui a été rappelé également que, face à la possibilité de voir se dégager un consensus concernant la limitation de la responsabilité du transporteur dans le projet de convention, une proposition provisoire de compromis avait été faite, qui devait être traitée comme un tout indissociable (voir par. 166 du document A/CN.9/642). Cette proposition comprenait les chiffres figurant au paragraphe 1 du projet d'article 62, la suppression du paragraphe 2 du projet d'article 62, la suppression du projet d'article 99, la modification du projet d'article 63 pour y remplacer la mention "une fois" figurant entre crochets par "2,5 fois", et l'annulation de la décision antérieure du Groupe de travail consistant à rédiger une nouvelle disposition permettant l'application de la loi nationale aux situations analogues à celles envisagées au projet d'article 27.

184. On a largement soutenu les efforts déployés par le Groupe de travail, à sa vingtième session, pour parvenir à une solution de consensus sur la question des limites de responsabilité. Néanmoins, il a été estimé, et cet avis a été fermement appuyé, que les limites de responsabilité figurant actuellement entre crochets dans le projet d'article devaient être considérées comme le point de départ de négociations à poursuivre. Afin que le projet d'article 62 préserve un équilibre équitable entre le transporteur et les personnes ayant un droit sur les marchandises, et pour qu'un consensus plus large se dégage et que le projet de convention soit mieux accepté, il a été proposé i) d'adopter des limites supérieures à celles des Règles de Hambourg, soit 920 droits de tirage spéciaux ("DTS") par colis et 8 DTS par kilogramme, et ii) de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 62.

185. On a appuyé l'avis selon lequel les limites de responsabilité fixées dans les Règles de Hambourg et reprises dans le compromis provisoire figurant au paragraphe 1 du projet d'article 62 étaient obsolètes. On a fait observer aussi que d'autres conventions internationales portant également sur le transport de marchandises indiquaient des chiffres plus élevés que ceux du projet de convention. À cet égard, il a été fait référence aux règles CIM-COTIF et à la CMR, cette

dernière fixant les limites de responsabilité à 8,33 DTS par kilogramme de poids brut. De plus, on a noté que le projet de convention ne visait pas seulement le transport par mer, mais aussi le transport multimodal, ce qui rendait nécessaire d'appliquer des limites supérieures à celles des Règles de Hambourg. On a fait observer en outre que le libellé actuel du paragraphe 1 du projet d'article 62 couvrait tous les manquements et ne se limitait pas à la perte ou à l'endommagement de marchandises, de sorte que les Règles de Hambourg n'étaient plus suffisantes.

186. En réponse, il a été noté que le projet de convention représentait déjà un changement majeur dans la répartition des risques, notamment en renforçant la responsabilité du transporteur, qui était désormais soumis à une obligation continue d'assurer la navigabilité du navire et ne pouvait plus faire valoir de moyens de défense fondés sur la faute nautique. On a noté également que les chiffres du compromis provisoire figurant au paragraphe 1 du projet d'article 62 étaient issus d'un réel compromis, dans la mesure où, dans bon nombre de systèmes juridiques, les limites correspondaient à celles fixées par les Règles de La Haye-Visby, qui étaient inférieures à celles des Règles de Hambourg, et même à d'autres limites encore plus basses. On a ajouté que même avec les limites de responsabilité des Règles de La Haye-Visby, environ 90 % des pertes de cargaison étaient totalement indemnisées, la valeur de la plupart des cargaisons transportées par mer étant inférieure auxdites limites. On a fait observer par ailleurs qu'à l'ère du transport conteneurisé sur de grands navires, le relèvement des chiffres accroîtrait les risques financiers pour le transporteur, qui atteindraient un niveau tel que sa responsabilité ne pourrait pratiquement plus être assurée à des taux acceptables, ce qui majorerait le coût du transport et, au bout du compte, des marchandises. Dans ces conditions, plusieurs délégations ont exprimé l'avis que la proposition visant à relever les limites au-delà de ce qui était actuellement envisagé était irréaliste et n'était motivée que par des considérations politiques, et non par des raisons commerciales. Certaines délégations ont dit craindre que si le projet de convention allait au-delà des Règles de Hambourg, il risquerait au final d'empêcher leurs pays d'y adhérer. On a ajouté que le relèvement des chiffres proposé risquait d'empêcher le projet de convention de devenir un instrument mondial efficace d'harmonisation du commerce international. Il a été demandé au Groupe de travail de faire preuve de prudence et de ne pas réduire à néant l'important travail accompli jusqu'ici en portant atteinte au compromis provisoire obtenu précédemment.

187. Il a toutefois été observé en réponse que l'impact d'une augmentation des limites de responsabilité sur l'assurance responsabilité des transporteurs ne devrait pas être surestimé puisque les propriétaires de navires bénéficiaient aussi d'une limitation globale de la responsabilité en vertu de la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et de plusieurs régimes internes à cet effet. Le Groupe de travail a été invité à ne pas rejeter purement et simplement toute proposition d'augmentation des limites de responsabilité, mais à explorer les moyens d'améliorer encore le compromis auquel il était parvenu précédemment sur cette question. Il a par exemple été suggéré que le Groupe de travail envisage d'adopter la limite de 835 DTS par colis des Règles de Hambourg tout en augmentant légèrement la limite par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige à 8 unités de compte. On a dit que cette proposition permettrait de rapprocher les deux positions car nombre des États qui avaient donné la préférence à des chiffres inférieurs considéraient la limite

par colis comme celle qui offrait la plus grande protection au transporteur. Inversement, le Groupe de travail pourrait souhaiter convenir d'une limite par colis plus élevée tout en conservant une limite par kilogramme voisine de celle prévue dans les Règles de Hambourg.

188. Compte tenu des différents avis exprimés, le Groupe de travail est convenu de suspendre ses discussions sur la question des limites de responsabilité et sur les dispositions qui, conformément au compromis auquel il était parvenu à sa vingtième session, étaient liées à une décision sur ces limites, pour les reprendre à un stade ultérieur de ses délibérations.

Portée du paragraphe 1 du projet d'article 62

189. Le Groupe de travail a rappelé que les mots "pour la perte ou le dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises]" avaient été remplacés dans l'ensemble du projet de convention par les mots "pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention" et accompagnés de notes explicatives (voir note 169 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.101). Cette modification se justifiait par le fait que l'expression supprimée, lorsqu'elle avait été utilisée dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, avait été source d'incertitudes considérables et d'interprétations divergentes, en particulier sur le point de savoir si elle englobait ou non les cas de livraison à une personne autre que le destinataire ou les cas d'information erronée concernant les marchandises. Il a été noté que le Secrétariat avait été prié de revoir les versions successives du paragraphe 1 et qu'il avait formulé en conséquence la proposition qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.101 et qui englobait les limites de responsabilité en cas d'information erronée concernant les marchandises ou de livraison à une personne autre que le destinataire.

190. Certains ont estimé dans ce contexte que la question des informations erronées devrait être régie par la loi nationale, ce à quoi il a été répondu que les exceptions seraient source d'incertitude et d'imprévisibilité et devraient être exclues.

Déclaration de valeur

191. Il a été proposé de déplacer le passage "sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat" vers une autre disposition afin de faire une distinction plus nette entre une hypothèse normale et une déclaration de valeur. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien, mais le Groupe de travail est convenu de revenir à cette question lors de la reprise de ses délibérations sur le paragraphe 1 du projet d'article 62.

Paragraphe 2 du projet d'article 62

192. Les avis à propos du paragraphe 2 du projet d'article 62 étaient partagés et liés aux positions prises au sujet du paragraphe 1. Sa suppression a été appuyée mais uniquement si les chiffres indiqués dans le paragraphe 1 étaient fixés à un niveau supérieur à ceux des Règles de Hambourg, conformément à la proposition susmentionnée. Selon un autre point de vue, le paragraphe 2 devrait être supprimé, de même que les chiffres figurant dans le paragraphe 1 du document A/CN.9/WG.III/WP.101, car ils faisaient partie du compromis global provisoire. Selon un autre avis encore, il fallait augmenter les chiffres qui figuraient dans le

paragraphe 1 de la proposition, mais conserver la variante B. Selon une autre opinion toujours, il fallait laisser à la loi nationale le soin de régir le contenu du paragraphe 2. Le Groupe de travail a pris note de ces avis et il est convenu de revenir à cette question lors de la reprise de ses délibérations sur le paragraphe 1 du projet d'article 62.

Paragraphe 3

193. Conformément à la décision antérieure du Groupe de travail d'ajouter les véhicules routiers et ferroviaires au projet d'article 26-1 b) sur les marchandises en pontée afin de leur donner un statut équivalent aux conteneurs (voir ci-dessus, par. 73 à 82), il a été proposé d'inclure lesdits véhicules dans le texte du paragraphe 3 du projet d'article 62. Bien que l'on ait dit craindre, comme lors de la discussion précédente, que cet ajout au texte du paragraphe 3 n'ait pour effet indésirable d'abaisser la limite par colis (voir ci-dessus, par. 78 à 82), le Groupe de travail a été d'avis que cette modification constituerait une amélioration du texte.

194. Sous réserve de cette modification, le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 3 du projet d'article 62 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphe 4

195. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 4 du projet d'article 62 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Poursuite de l'examen d'un projet d'article 62

196. Compte tenu de sa décision antérieure de suspendre ses discussions sur la question des limites de responsabilité et sur les dispositions qui, conformément au compromis provisoire auquel il était parvenu à sa vingtième session, étaient liées à une décision sur ces limites, et de les reprendre à un stade ultérieur de ses délibérations (voir ci-dessus, par. 183 à 188), le Groupe de travail a repris son examen du projet d'article 62.

197. De nombreuses délégations ont fait la proposition suivante pour régler la question en suspens du compromis global concernant la limitation de la responsabilité du transporteur:

- Les montants à insérer au paragraphe 1 du projet d'article 62 seraient de 875 DTS par colis et 3 DTS par kilogramme, le texte du paragraphe demeurant par ailleurs inchangé;
- Le projet d'article 99 et le paragraphe 2 du projet d'article 62 seraient supprimés;
- Aucun projet d'article 27 *bis* ne serait inséré dans le texte pour permettre à un État contractant, par voie de déclaration, d'inclure dans une disposition semblable au projet d'article 27 sa loi nationale impérative (voir note 56 du document A/CN.9/WG.III/WP.101); et
- La définition du terme "contrat de volume" figurant au paragraphe 2 de l'article premier serait acceptée.

198. On a largement et fermement appuyé les termes de cette proposition, dont on a considéré qu'elle constituait un pas en avant très positif vers la résolution des problèmes en suspens concernant les limites de la responsabilité du transporteur et les questions connexes. Le Groupe de travail a donc été invité instamment à adopter cette proposition pour régler définitivement ces questions en suspens. Cet avis a également recueilli un ferme appui.

199. On a toutefois dit craindre que les montants proposés pour les limites de la responsabilité du transporteur ne soient trop élevés. On a ajouté qu'il n'y avait aucun besoin commercial justifiant des limites aussi hautes, dont on a dit qu'elles n'étaient ni raisonnables ni réalistes. Cet avis a recueilli un certain soutien, notamment du fait qu'un certain nombre de délégations estimaient que les limites prévues par les Règles de La Haye-Visby étaient adéquates à des fins commerciales et que le compromis provisoire auquel le Groupe de travail était parvenu à sa vingtième session (à savoir, reprendre les limites fixées dans les Règles de Hambourg) avait été acceptable, mais seulement comme maximum pour permettre un consensus. L'avis a également été exprimé que les limites proposées étaient si élevées qu'elles en étaient inacceptables et on a fait observer qu'elles pourraient entraîner une hausse des coûts du transport pour tout le secteur.

200. Selon un autre point de vue exprimé, si la proposition d'augmenter la limite de responsabilité du transporteur était bienvenue, d'autres aspects de cette proposition n'étaient pas acceptables. On a estimé que la définition de "contrat de volume" au paragraphe 2 du projet d'article premier devrait encore être modifiée pour apporter une meilleure protection aux petits chargeurs compte tenu de l'équilibre global du projet de convention, en particulier parce que les dispositions relatives à la liberté contractuelle anéantissaient – pensait-on – l'effet des dispositions sur la protection obligatoire de ces chargeurs. De plus, on a fait observer que le fardeau de la preuve imposé au chargeur était plus lourd que dans les régimes précédents, notamment en ce qui concernait la preuve de l'état de navigabilité et que le projet d'article 36 l'empêchait de restreindre sa responsabilité. On s'est également inquiété de la proposition, dans le compromis global, d'approuver le texte du paragraphe 1 du projet d'article 62 tel quel, plutôt que de supprimer le membre de phrase "pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention" et de rétablir les mots "pour la perte ou le dommage subi par les marchandises", et de la latitude plus grande que ce texte semblait laisser au transporteur pour limiter sa responsabilité. On a cité l'exemple particulier du projet d'article 29 concernant l'obligation du chargeur et du transporteur de se communiquer des informations, en faisant valoir que le manquement à cette obligation pourrait donner lieu à une responsabilité illimitée pour le premier, mais seulement à une responsabilité limitée pour le second. La suppression du projet d'article 62-2 a aussi suscité des préoccupations, car on pensait que le fardeau de la preuve imposé au chargeur ne serait pas équitable, dans la mesure où il lui faudrait prouver le lieu du dommage, et que cette disposition n'aurait dû être supprimée que si une limite par kilogramme bien plus élevée avait été convenue.

201. D'autres délégations ont jugé cette proposition insatisfaisante, mais se sont déclarées disposées à l'examiner plus avant.

202. Le Groupe de travail, en général, a exprimé un large soutien en faveur de la proposition, bien qu'elle n'ait pas répondu aux attentes de toutes les délégations. On a fait valoir que les limites révisées devraient apparaître entre crochets dans le texte,

dans la mesure où elles avaient également suscité de vives objections. Il a néanmoins été décidé que ces limites avaient bénéficié d'un soutien suffisant pour être conservées dans le texte sans crochets. Il a été rappelé que, dans la pratique du Groupe de travail, les dispositions n'étaient laissées entre crochets que lorsqu'elles n'avaient pas recueilli un appui clair.

203. Sous réserve d'incorporer au texte la proposition décrite au paragraphe 197 ci-avant, le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 1 du projet d'article 62 quant au fond, et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 27. Transport précédant ou suivant un transport par mer (suite)

204. Ayant décidé de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 62, le Groupe de travail est convenu de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 27 ainsi que le paragraphe 3 de ce même projet d'article.

Projet d'article 63. Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

205. Du fait que le projet d'article 63 faisait partie de l'accord provisoire sur le compromis global relatif aux limites de responsabilité examiné pendant sa vingtième session, le Groupe de travail est convenu de différer l'examen de cette disposition jusqu'à ce qu'il y ait accord sur ce compromis (voir ci-dessus, par. 183 à 188).

206. Une proposition visant à remplacer les mots "deux fois et demie" figurant entre crochets au projet d'article 63 par "trois fois" afin de rapprocher davantage ce dernier d'une disposition semblable de la CIM-COTIF n'a pas été appuyée.

207. Sous réserve de la suppression des crochets et du maintien du texte qu'ils entouraient, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 63 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 64. Privation du droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité

208. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 64 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 13 – Délai pour agir

Projet d'article 65. Durée du délai pour agir

209. On a exprimé la crainte que le Groupe de travail n'ait involontairement créé un problème dans le texte du projet de convention en fixant un délai de deux ans pour engager une action en manquement aux obligations, sans exiger en même temps au projet d'article 24 qu'un avis de perte ou de dommage soit donné au transporteur. On a dit qu'une telle solution désavantagerait le transporteur car elle laissait ouverte la possibilité qu'en l'absence d'un tel avis, le transporteur, à tout moment pendant ce délai de deux ans, soit surpris par une réclamation, et qu'il n'ait pas conservé les preuves nécessaires, même si, agissant prudemment, des personnes ayant un droit sur les marchandises l'aviseraient normalement dès la découverte de la perte ou du

dommage. Il a été indiqué que le Groupe de travail avait examiné l'application du projet d'article 24 à une session antérieure (voir, pour l'examen le plus récent, le document A/CN.9/621, par. 110 à 114), et qu'il avait été décidé que le projet d'article 24 n'avait pas pour objet d'attribuer un effet juridique particulier au défaut de notification, mais un effet pratique positif en encourageant les personnes ayant un droit sur les marchandises présentant des réclamations pour perte ou dommage à notifier rapidement cette perte ou ce dommage. Le Groupe de travail a appuyé le texte tel qu'il était rédigé.

210. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 65 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 66. Prorogation du délai pour agir

211. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 66 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction

Projet d'article 67. Action récursoire

212. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 67 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 68. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

213. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 68 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 14 – Compétence

Projet d'article 69. Actions contre le transporteur

214. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 69 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Paragraphes 28 et 29 du projet d'article premier

215. En ce qui concerne les termes "domicile" et "tribunal compétent" employés dans le projet d'article 69, le Groupe de travail a approuvé quant au fond les définitions prévues respectivement aux paragraphes 28 et 29 du projet d'article premier et les a renvoyées au groupe de rédaction.

Projet d'article 70. Accords d'élection de for

216. Il a été proposé, pour accroître la sécurité juridique, de remplacer les premiers mots de l'alinéa d) du paragraphe 2 du projet d'article 70 "la loi du tribunal saisi" par les termes plus clairs "la loi du tribunal désigné dans le contrat de volume", ou bien de supprimer entièrement cet alinéa. On a toutefois fait observer que la question de savoir si des personnes qui n'étaient pas parties au contrat de volume devaient être liées à un accord d'élection de for avait donné lieu à de longs débats au sein du Groupe de travail, et qu'il ne faudrait pas revenir sur le consensus représenté par le texte actuel.

217. On a noté que, compte tenu de la décision du Groupe de travail de modifier la définition de “document de transport” (voir ci-dessus, par. 113 et 114), il faudrait modifier le texte de l’alinéa b) du projet de paragraphe 2 en supprimant la subordonnée “qui constate le contrat de transport pour les marchandises faisant l’objet de la réclamation”. Cette suggestion a été soutenue.

218. Sous réserve de la suppression de cette subordonnée, le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 70 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d’article 71. Actions contre la partie exécutante maritime

219. Le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 71 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d’article 72. Absence de chef de compétence supplémentaire

220. Le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 72 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d’article 73. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires

221. Le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 73 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d’article 74. Jonction et désistement d’instances

222. Le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 74 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d’article 75. Accord après la naissance du litige et compétence en cas de comparution du défendeur

223. Le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 75 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d’article 76. Reconnaissance et exécution

224. Le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 76 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d’article 77. Application du chapitre 14

225. Le Groupe de travail a approuvé le projet d’article 77 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 15 – Arbitrage

Projet d’article 78. Conventions d’arbitrage

226. On a fait observer que, le Groupe de travail ayant décidé de modifier la définition du terme “document de transport” (voir ci-dessus, par. 113 et 114), il serait peut être nécessaire de modifier le libellé de l’alinéa b) du paragraphe 4 d’une manière analogue à celle convenue pour le projet d’article 70-2 b). Cette remarque a

été appuyée, sous réserve que le groupe de rédaction examine attentivement si une telle modification était souhaitable, car il fallait veiller à ce que l'alinéa b) du paragraphe 4 vise en tout état de cause un document de transport ou un document électronique de transport portant sur les marchandises faisant l'objet de la réclamation.

227. Sous réserve de cette modification éventuelle, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 78 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 79. Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

228. On a fait observer qu'à sa session précédente, le Groupe de travail était convenu de tenir de nouvelles consultations concernant l'application du projet d'article 79-2 (voir note 199 et A/CN.9/642, par. 213 et 214). Le Groupe de travail a été informé que ces consultations avaient eu lieu et que de l'avis général, le paragraphe 2 a) était illogique compte tenu de la pratique dans le secteur et qu'il devrait être supprimé. Cet avis a été soutenu.

229. On s'est également demandé si le projet de paragraphe 2 b) i) ne devrait pas renvoyer au projet d'article 6 plutôt qu'au projet d'article 7 et il a été convenu que le groupe de rédaction examinerait cette question.

230. Sous réserve de la suppression du paragraphe 2 a) et de cette modification éventuelle du paragraphe 2 b) i), le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 79 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 80. Conventions d'arbitrage après la naissance du litige

231. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 80 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 81. Application du chapitre 15

232. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 81 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 16 – Validité des clauses contractuelles

Projet d'article 82. Dispositions générales

233. On s'est inquiété de ce que le paragraphe 2 du projet d'article 82 avait sur le chargeur et le destinataire un effet impératif jugé insatisfaisant. Cette disposition interdirait notamment à un chargeur de convenir d'une limitation adéquate de sa responsabilité alors que le projet de convention, a-t-on estimé, devrait l'autoriser à le faire.

234. Sous réserve de la suppression des références à l'"expéditeur" du projet de paragraphe 2 conformément à sa décision antérieure (voir ci-dessus, par. 21 à 24), le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 82 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 83. Règles spéciales pour les contrats de volume

Résumé des délibérations antérieures

235. On a rappelé au Groupe de travail ses délibérations antérieures sur la question ainsi que l'évolution du traitement de la liberté contractuelle dans le projet de convention. Il a été souligné que le Groupe de travail examinait les règles spéciales à appliquer aux contrats de volume et la question de savoir dans quelle mesure elles pourraient déroger au projet de convention depuis un certain nombre d'années. Le projet de convention, suivant en cela l'approche adoptée dans les instruments de droit maritime antérieurs, avait initialement été conçu comme un corps de règles incorporant des dispositions essentiellement impératives pour toutes les parties. Aussi, sa version initiale disposait-elle que "toute stipulation contractuelle qui déroge aux dispositions du présent instrument est nulle dans la mesure où elle a pour objet ou pour effet, directement ou indirectement, d'exclure, [ou] de limiter [ou d'alourdir] la responsabilité pour violation de toute obligation du transporteur, d'une partie exécutante, du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire" (A/CN.9/WG.III/WP.21, art. 17.1).

236. À la douzième session du Groupe de travail (Vienne, 6-17 octobre 2003), toutefois, il avait été suggéré de laisser une plus grande marge de manœuvre aux parties dans les "accords de services réguliers de transport maritime" pour définir leurs droits, obligations et responsabilités respectifs et de leur donner la liberté de déroger aux dispositions du projet de convention dans certains cas (A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 18 à 29). Il avait été proposé que cette liberté soit accordée essentiellement lorsqu'un ou plusieurs chargeurs et un ou plusieurs transporteurs concluaient des accords prévoyant le transport d'un volume minimum de cargaison par expéditions successives sur des navires utilisés pour un service de ligne régulière et que le ou les chargeurs convenaient en contrepartie de payer un tarif négocié et de remettre un volume minimum de cargaison (A/CN.9/WG.III/WP.34, par. 29). À cette session, le Groupe de travail était généralement convenu que le projet de convention soit ne devrait pas régir du tout certains types de contrats soit devrait le faire de manière facultative ou supplétive, à savoir notamment des contrats qui, dans la pratique, faisaient l'objet de longues négociations entre chargeurs et transporteurs, à l'opposé des contrats de transport qui ne nécessitaient pas (ou pour lesquels les pratiques commerciales n'autorisaient pas) le même degré d'adaptation au cas par cas. Ces derniers prenaient généralement la forme de contrats d'adhésion, dans le cadre desquels les parties auraient peut-être besoin de la protection de règles de droit impératives. Le Groupe de travail était néanmoins convenu qu'il fallait étudier plus avant la définition de l'étendue de la liberté contractuelle et des types de contrats dans lesquels cette liberté devrait être reconnue (A/CN.9/544, par. 78 à 82).

237. Le Groupe de travail avait examiné une proposition révisée sur la liberté contractuelle dans les "accords de services réguliers de transport maritime" (A/CN.9/WG.III/WP.42) à sa quatorzième session (Vienne, 29 novembre-10 décembre 2004). À cette session, un certain nombre de préoccupations avaient été exprimées à propos de la liberté contractuelle dans ce type d'accords. Il avait été estimé, en particulier, qu'il ne devrait pas être possible, pour les parties à de tels accords, de renoncer par contrat à certaines dispositions impératives du projet de convention. Il avait aussi été déclaré que l'introduction d'un régime spécial pour ces accords risquait de créer des problèmes de concurrence. Des inquiétudes avaient

également été exprimées en ce qui concerne la protection des petits chargeurs qui, du fait de leur faible pouvoir de négociation, risquaient d'être victimes d'abus de la part des transporteurs par le biais d'accords de services réguliers de transport maritime. Il avait été dit, cependant, que dans la pratique commerciale actuelle, les petits chargeurs préféreraient généralement recourir à des accords de fret, qui n'étaient pas des contrats de transport mais garantissaient un fret maximum sans spécifier de volume, plutôt que de conclure des contrats de volume, et que l'attrait d'accords de fret combinés aux forces du marché réduirait le risque d'exposition à des abus commis par des transporteurs dans le cadre du régime proposé d'accords de services réguliers de transport maritime. L'insertion, dans le projet de convention, de dispositions relatives à ces accords avait été largement appuyée sous réserve qu'il soit tenu compte, entre autres, des préoccupations susmentionnées (A/CN.9/572, par. 99 à 101). Le Groupe de travail avait conclu ses délibérations, à ce stade, en décidant qu'il n'était pas opposé à ce que soit insérée, dans le projet de convention, une disposition relative aux accords de services réguliers de transport maritime, sous réserve que soient clarifiées les questions concernant l'application du projet de convention aux contrats de volume en général. Il avait également décidé qu'il faudrait prêter une attention particulière à la définition de ces accords de services réguliers de transport maritime et à la protection des intérêts des petits chargeurs et des tiers, et examiner plus avant la question de savoir quelles dispositions du projet de convention, si tant est qu'il y en ait, devraient être impérativement applicables à ces accords. Enfin, il avait invité les auteurs de la proposition initiale concernant les accords de services réguliers de transport maritime à améliorer la définition de ces accords en collaboration avec les autres délégations intéressées (A/CN.9/572, par. 104).

238. Le Groupe de travail était revenu sur la question de la liberté contractuelle dans les "accords de services réguliers de transport maritime" à sa quinzième session (New York, 18-28 avril 2005). Il avait été informé de l'issue des consultations tenues conformément à la demande formulée à sa quatorzième session. Il avait par la suite été proposé que, du fait que les accords de services réguliers de transport maritime étaient un type de contrat de volume, des modifications soient apportées aux dispositions du document A/CN.9/WG.III/WP.44 ainsi qu'aux projets d'articles 88 et 89 afin d'englober ces accords dans le traitement prévu pour les contrats de volume dans le champ d'application du projet d'instrument. Le Groupe de travail avait souscrit à cette proposition (A/CN.9/576, par. 12, et 14 à 16). Il avait ensuite entrepris d'examiner les moyens de répondre aux préoccupations exprimées à sa session précédente concernant les conditions dans lesquelles il devrait être possible de déroger aux dispositions du projet de convention. L'avis avait été émis qu'aucune dérogation aux dispositions du projet de convention ne devrait être autorisée quelles que soient les circonstances, mais l'opinion selon laquelle une dérogation pourrait être autorisée dans certaines circonstances avait également été appuyée. Le Groupe de travail avait accepté d'une manière générale qu'il faudrait, pour qu'un contrat de volume ou des expéditions effectuées en vertu de ce contrat puissent déroger au projet, que les quatre conditions suivantes soient remplies: a) le contrat devrait être [mutuellement négocié et] accepté par écrit ou électroniquement; b) le contrat devrait obliger le transporteur à assurer un service de transport déterminé; c) il faudrait faire figurer dans le contrat de volume une disposition, non susceptible d'être incorporée par référence, prévoyant des devoirs, droits, obligations et responsabilités accrus ou réduits; et d) le contrat ne devrait pas être

[un barème public de prix et de services du transporteur,] un connaissance, un document de transport, un document électronique, un récépissé de marchandises ou un document similaire, mais pourrait incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles (A/CN.9/576, par. 17 à 19). Le Groupe de travail avait ensuite examiné si certaines dispositions du projet de convention devraient être impératives et donc non susceptibles de dérogation et, dans l'affirmative, quelles devraient être ces dispositions. À cet égard, il avait décidé que l'obligation de navigabilité devrait être une disposition impérative du projet de convention à laquelle il ne pourrait être dérogé (A/CN.9/576, par. 17 à 19).

239. Le Groupe de travail avait de nouveau examiné la question des contrats de volume à sa dix-septième session (New York, 3-13 avril 2006) sur la base d'une version révisée du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.56) et de propositions de modification formulées à la suite de consultations informelles (A/CN.9/WG.III/WP.61). À cette session, on s'était une fois de plus inquiété du risque de recours abusif à ce type de contrat dans le but de déroger aux dispositions du projet de convention, notamment dans les cas où les volumes transportés pouvaient être importants. On avait exprimé la crainte qu'il soit jugé incohérent de prévoir une si large liberté contractuelle pour déroger à une convention obligatoire et on avait jugé préférable d'établir une liste des dispositions spécifiques susceptibles de dérogation. Selon un autre avis, les paragraphes 1 et 5 du projet d'article 95 et la définition des contrats de volume dans le projet d'article premier répondaient ensemble aux craintes émises précédemment au sujet de la protection suffisante à assurer aux parties contractantes. On s'était toutefois déclaré préoccupé par le fait que, si une certaine liberté contractuelle était généralement souhaitable et si les contrats de volume n'étaient pas forcément contestables, l'alinéa b) du projet de paragraphe 1 risquait de ne pas protéger suffisamment les parties à ce type de contrat (A/CN.9/594, par. 155). Dans l'ensemble, le Groupe de travail avait toutefois fermement appuyé à la fois le régime général des contrats de volume prévu par le projet de convention et la version reformulée du paragraphe 1 du projet d'article 95, tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61. On avait estimé que le cadre juridique des contrats de volume établissait un équilibre approprié entre la nécessité d'offrir une certaine flexibilité commerciale en permettant de déroger au projet de convention dans certaines situations et la protection adéquate des parties contractantes (A/CN.9/594, par. 156). Le Groupe de travail avait ensuite examiné s'il était souhaitable de prévoir dans le régime des contrats de volume établi par le projet de convention une liste de dispositions absolument impératives auxquelles il ne pourrait être dérogé, indépendamment de toute convention, comme celle qui était prévue dans le paragraphe 4 du projet d'article 95, tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61. On s'était quelque peu inquiété de l'inclusion d'une telle liste dans le projet de convention au motif qu'elle pourrait servir, dans l'interprétation ultérieure du projet de convention, à réintroduire le concept d'obligation absolue qui avait été soigneusement évité lors de l'élaboration des dispositions. Cependant, on avait fermement appuyé l'idée d'inclure dans le projet de convention une liste des dispositions impératives auxquelles il ne pourrait jamais être dérogé en vertu du régime des contrats de volume prévu par le projet de convention. Il avait été estimé que l'inclusion d'une disposition semblable au paragraphe 4 du projet d'article 95 formait une partie importante du compromis global destiné à fournir une protection suffisante aux parties contractantes dans le cadre des contrats de volume

(A/CN.9/594, par. 160). Quant aux dispositions qui devraient figurer dans une telle liste, il avait été convenu que toutes les références contenues dans le projet de paragraphe 4, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, devraient être conservées (A/CN.9/594, par. 161).

240. Le dernier examen, par le Groupe de travail, des contrats de volume remontait à sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007), à laquelle il avait étudié une proposition de modifications aux dispositions sur la question (voir A/CN.9/WG.III/WP.88 et A/CN.9/612). La proposition comprenait essentiellement trois éléments. Premièrement, il avait été proposé de modifier la définition des contrats de volume, au paragraphe 2 du projet d'article premier, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, pour y prévoir une durée minimum et une quantité minimum de marchandises à expédier, ou du moins pour y exiger que les expéditions soient "importantes". Deuxièmement, il avait été proposé que la condition de fond concernant la validité d'un contrat de volume (à savoir que celui-ci ait fait "l'objet d'une négociation individuelle") et la condition de forme concernant la validité des dérogations (à savoir que les dérogations soient indiquées "de manière apparente"), énoncées au paragraphe 1 du projet d'article 89, figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, soient cumulatives, et non pas exclusives l'une de l'autre, pour bien montrer que les deux parties au contrat devaient expressément consentir aux dérogations. Troisièmement, il avait été proposé d'élargir la liste des questions pour lesquelles aucune dérogation n'était admise, qui ne comprenait actuellement que l'obligation du transporteur de maintenir le navire en état de navigabilité et de l'armer convenablement (art. 16-1) et la privation du droit de limiter sa responsabilité (art. 64), de sorte qu'elle englobe également le projet d'article 17 (fondement de la responsabilité du transporteur), le projet d'article 62 (limites de responsabilité), le projet d'article 30 (fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur), le chapitre 5 (obligations du transporteur) et les projets d'articles 28 à 30 et 33 (obligations du chargeur).

241. Il avait alors été estimé, et cet avis avait été appuyé par plusieurs, que même si le Groupe de travail n'acceptait pas tous ces éléments, il devrait envisager au moins de modifier la définition des contrats de volume, pour en limiter le champ d'application et pour protéger les petits chargeurs, du fait que son libellé actuel risquait dans la pratique de couvrir une part potentiellement très large du transport maritime international (A/CN.9/616, par. 163). Mais, selon l'avis qui avait prévalu au sein du Groupe de travail, le texte qui constituait le projet d'article 89 représentait la meilleure solution consensuelle possible pour répondre à ces préoccupations d'une manière qui préserve une utilité pratique et commerciale à l'autonomie des parties dans les contrats de volume (A/CN.9/616, par. 170). Il avait également été noté qu'un certain nombre de délégations qui déconseillaient de réexaminer la question avaient partagé au moins certaines des préoccupations exprimées par les auteurs des propositions et avaient, à l'origine, été favorables à un régime plus strict de liberté contractuelle. Même si elles ne voyaient pas dans les projets de dispositions sur la question une solution idéale à tous égards, leur souci principal, à savoir la protection des tiers, avait été pris en compte de manière satisfaisante par les dispositions du paragraphe 5 de ce qui était alors le projet d'article 89. En outre, l'emploi des mots "plusieurs expéditions" dans la définition des contrats de volume, au paragraphe 2 du projet d'article premier, fournissait une protection supplémentaire contre le risque d'imposition unilatérale de dérogations types au projet de convention, puisque les expéditions occasionnelles ou isolées ne

rempliraient pas les conditions d'un "contrat de volume" au sens du projet de convention (A/CN.9/616, par. 171).

242. Après avoir examiné avec soin les divers avis exprimés, le Groupe de travail avait rejeté la proposition de revenir sur le compromis précédemment convenu et avait approuvé le projet d'article 89, figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, tel qu'il avait été accepté en avril 2006 (A/CN.9/616, par. 171).

Délibérations de la session en cours

243. Le Groupe de travail a noté, comme en témoignaient ses délibérations antérieures, qu'à chaque examen de la question, il était systématiquement convenu d'autoriser les parties à un contrat de volume à déroger au projet de convention sous certaines conditions. Néanmoins, afin d'obtenir un consensus plus large sur la question de la liberté contractuelle, un certain nombre de délégations ont proposé de modifier comme suit le texte du projet d'article 83:

"Article 83. Règles spéciales pour les contrats de volume

1. Nonobstant l'article 82, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins importants que ceux énoncés dans cette dernière.
2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 n'a force obligatoire que si:
 - a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;
 - b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses sections contiennent les dérogations;
 - c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux prévisions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'elle est admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et
 - d) La dérogation n'est pas i) incorporée par référence ou ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.
3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.
4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 15, paragraphe 1, alinéas a) et b), 30 et 33 ou à la responsabilité découlant de leur non-respect. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité découlant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 64.
5. Les clauses du contrat de volume qui dérogent à la présente Convention, si ce contrat satisfait aux exigences des paragraphes 1 et 2 du présent article,

s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition:

a) Que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations; et

b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.”

244. Il a été indiqué que cette proposition fournissait expressément une protection supplémentaire aux chargeurs, et qu'elle visait à répondre aux craintes exprimées par certains au cours des sessions antérieures du Groupe de travail (voir, par exemple, A/CN.9/642, par. 279 et 280; et A/CN.9/621, par. 161 à 172). Compte tenu de l'équilibre que l'on avait établi entre les nombreux intérêts concurrents en tentant de clarifier les notions exprimées dans le projet d'article 83 du document A/CN.9/WG.III/WP.101, il a été estimé, et cet avis a été fermement appuyé, qu'à un stade si avancé de ses délibérations, le Groupe de travail ne serait très vraisemblablement pas en mesure de parvenir à un consensus aussi satisfaisant sur une autre solution. Le Groupe de travail a été instamment prié de ne pas s'aventurer sur ce terrain et de ne pas revenir à des propositions qui dans le passé n'avaient pas remporté un large soutien, au risque que le texte amélioré, plus protecteur pour les chargeurs, ne reçoive pas à son tour de soutien suffisant. S'agissant de la teneur de cette proposition, les explications ci-après ont été données:

- Le paragraphe 1 avait été scindé en deux paragraphes, le chapeau de l'ancien projet d'article 83 formant le paragraphe 1 de la proposition;
- Le paragraphe 2 de la proposition énonçait les conditions cumulatives pour déroger au projet de convention;
- Le paragraphe 2 c) était une nouvelle disposition prévoyant que le chargeur devait se voir donner la possibilité de conclure un contrat de transport conformément aux prévisions du projet de convention sans aucune dérogation et être informé de cette possibilité;
- Le paragraphe 2 d) interdisait l'utilisation d'un contrat d'adhésion pour énoncer de telles dérogations; et
- La définition du terme "contrat de volume" au paragraphe 2 du projet d'article premier serait conservée sans modification.

245. La proposition, qui apportait un certain nombre de clarifications essentielles au texte précédent pour établir un juste équilibre entre les droits des chargeurs et ceux des transporteurs dans la négociation des contrats de volume, a été fortement soutenue. On a dit en outre que les clarifications et les améliorations qui figuraient dans le texte révisé contribuaient grandement à la compréhension de la disposition et d'une manière générale à la protection offerte aux chargeurs contre les abus éventuels auxquels pouvait donner lieu la disposition sur le contrat de volume. En particulier, les délégations qui avaient le plus souvent et systématiquement exprimé des craintes au sujet de la protection adéquate des chargeurs dans les dispositions

sur le contrat de volume se sont déclarées entièrement satisfaites des améliorations proposées au projet d'article. D'autres s'exprimant en faveur du texte proposé ont insisté sur l'importance de trouver un moyen approprié et souple pour que l'autonomie des parties puisse s'exprimer, et assurer ainsi le succès d'une convention moderne sur le transport, tout en veillant à ce que toute partie dont les intérêts pourraient faire l'objet d'abus soit protégée de façon adéquate.

246. Certaines délégations, qui ont salué l'effort accompli pour protéger davantage les chargeurs qui avait abouti à la proposition pour l'amélioration du projet d'article 83, ont toutefois exprimé leur déception, estimant qu'il fallait en faire davantage pour que ces parties soient protégées de façon adéquate. Il a été fait référence au déséquilibre historique du pouvoir de négociation sur le marché, qui conduisait à l'introduction progressive d'un droit impératif qui finissait par devenir la norme pour toutes les conventions précédentes régissant le transport des marchandises par mer. On a fait observer que, même dans le texte amélioré, les parties dominantes auraient toujours la possibilité d'imposer leur volonté aux plus faibles, comme les petits chargeurs. On a dit que la baisse des taux de fret que les contrats de volume pouvaient engendrer serait annulée par l'augmentation des primes d'assurance pour les chargeurs, avec en plus des clauses attributives de compétence désavantageuses et une probable absence de choix des marchés. Afin de remédier à ce qui était perçu comme un déséquilibre persistant, on a fait les propositions suivantes, qui ont reçu un certain soutien:

- Définir de manière plus précise les contrats de volume dans le paragraphe 2 du projet d'article premier en prévoyant un nombre minimum d'expéditions, par exemple 5, ou de conteneurs, par exemple 500;
- Rendre les conditions du paragraphe 2 b) du texte révisé cumulatives, en remplaçant la conjonction "ou" par "et" entre les sous-alinéas i) et ii);
- Réviser le chapeau du paragraphe 2 en remplaçant le terme "une dérogation" par "un contrat de volume" afin de s'assurer que l'ensemble du contrat de volume ne lierait pas les parties si les conditions pour déroger au projet de convention n'étaient pas remplies; et
- Supprimer le mot "individuelle" de l'alinéa b) i) du paragraphe 2.

247. Une certaine compréhension a été exprimée pour les délégations qui estimaient que le texte amélioré n'allait pas assez loin dans la protection des chargeurs. Il a été fait observer que l'inclusion de chiffres précis dans la définition de "contrat de volume" était dangereuse, car source d'incertitudes. On pourrait se demander, par exemple, si l'expédition effective d'un nombre de conteneurs inférieur à celui mentionné dans le contrat de volume emporterait l'annulation rétroactive de ce contrat. En outre, il a été signalé qu'un chargeur qui n'était pas satisfait des clauses du contrat de volume qui lui était présenté avait toujours le droit de conclure un contrat de transport à des conditions standard. De plus, on a noté que le fait que la dérogation, au paragraphe 2, n'aurait pas force obligatoire si les conditions n'étaient pas remplies signifiait en réalité que l'ensemble du contrat serait soumis aux dispositions du projet de convention car aucune dérogation ne serait contraignante. On a souligné aussi que le chapitre sur la compétence ne lierait que les États contractants qui déclaraient s'y soumettre, de sorte que les accords d'élection de for désavantageux ne devraient pas poser de problème particulier.

248. Un certain nombre de délégations ont été d'avis que les améliorations proposées au projet d'article 83 étaient un bon point de départ, même s'il était quelque peu insuffisant, pour répondre à leurs préoccupations concernant l'effet possible des contrats de volume sur les petits chargeurs. Toutefois, le Groupe de travail a considéré dans l'ensemble que la version modifiée de ce projet d'article constituait un progrès par rapport au texte précédent et devrait être adoptée. On a en outre insisté sur le fait que le Groupe avait, lors de sessions précédentes, approuvé le principe de l'introduction des contrats de volume dans le projet de convention (le plus récemment dans le document A/CN.9/621, par. 161 à 172), et qu'il s'agissait d'une décision sur laquelle il ne faudrait pas revenir, faute d'un consensus suffisant à cette fin.

249. À l'issue d'une longue discussion sur la version améliorée proposée pour le projet d'article 83, le Groupe de travail a approuvé quant au fond le texte du projet d'article contenu dans le paragraphe 243 ci-dessus et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Définition du terme "contrat de volume" – paragraphe 2 du projet d'article premier

250. Alors que les tenants de la version améliorée proposée pour le projet d'article 83 ont insisté sur le fait que l'un des éléments essentiels de ce compromis était que la définition de "contrat de volume", au paragraphe 2 du projet d'article premier, reste inchangée, une minorité significative de délégations a été d'avis que la définition devrait être révisée. Leur argument était que la définition existante était trop vague et qu'il serait dans l'intérêt des parties de savoir précisément ce qui déclencherait l'application de la disposition sur les contrats de volume. Il a aussi été estimé que le seuil pour avoir recours aux contrats de volume devrait être suffisamment élevé pour exclure les petits chargeurs, nonobstant les protections supplémentaires incorporées dans la version améliorée du projet d'article 83.

251. Outre la proposition visant à modifier la définition de "contrat de volume" indiquée au paragraphe 246 ci-dessus, les propositions de modification suivantes ont été faites:

- Remplacer "quantité déterminée de marchandises" par "quantité importante de marchandises"; et
- Spécifier que la quantité de marchandises devrait être de 600 000 tonnes et le nombre minimum d'expéditions de 5.

252. Bien qu'une minorité significative de délégations ait été d'avis qu'il faudrait modifier la définition de "contrat de volume", éventuellement en s'inspirant des propositions du paragraphe précédent, il n'y a pas eu de consensus suffisant. Le Groupe de travail a été instamment prié d'envisager de manière réaliste ce qui pourrait être accompli en la matière. On a dit que des propositions de modification de la définition, en particulier en introduisant un volume d'expédition minimum en dessous duquel aucune dérogation à la convention ne pourrait être faite, avaient déjà été examinées et rejetées et qu'il n'y avait aucune raison de penser qu'elles puissent être acceptées au stade actuel.

253. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond la définition de "contrat de volume" au paragraphe 2 du projet d'article premier et l'a renvoyée au groupe de rédaction.

Projet d'article 84. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises

254. On a demandé s'il était nécessaire de mentionner la "partie exécutante maritime" à l'alinéa a), du fait que celle-ci était déjà visée par la référence à "une personne mentionnée à l'article 19". On a indiqué que le maintien d'une référence spécifique à la "partie exécutante maritime" signifierait que le Groupe de travail avait l'intention de limiter l'application de la disposition à cette partie alors que sa suppression étendrait l'application à toutes les "parties exécutantes". Le Groupe de travail est convenu que toutes les parties exécutantes devraient être visées par cette disposition et que le maintien de ladite référence risquait de prêter à confusion et qu'il faudrait donc la supprimer.

255. Sous réserve de la suppression susmentionnée, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 84 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 17 – Matières non régies par la présente Convention

256. Selon un avis, il serait plus pertinent de remplacer le titre du chapitre "Matières non régies par la présente convention" par un titre à la forme affirmative tel que "Matières régies par d'autres instruments", voire simplement "Autres instruments". Le Groupe de travail est convenu que le groupe de rédaction examinerait s'il était souhaitable de modifier le titre de ce chapitre.

Projet d'article 85. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes

257. Il a été proposé que le projet d'article 85 fasse référence au projet d'article 27 (par exemple comme suit: "sans préjudice de l'article 27"), de manière à clarifier la relation entre ces deux dispositions. Il a cependant été signalé que, selon la nouvelle approche du Groupe de travail, le projet d'article 27 ne constituait plus une disposition sur le conflit de conventions, mais établissait une approche de réseau fondée sur un contrat hypothétique. L'avis selon lequel un renvoi au projet d'article 27 serait donc inutile a été appuyé.

258. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 85 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 86. Limitation globale de la responsabilité

259. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 86 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 87. Avaries communes

260. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 87 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 88. Passagers et bagages

261. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 88 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 89. Dommages causés par un accident nucléaire

262. On s'est déclaré préoccupé par le fait que l'alinéa a) du projet d'article 89 mentionnait non seulement les conventions existantes sur la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, mais aussi les amendements ultérieurs de ces conventions ou les conventions futures. On a fait observer que les "renvois ouverts" de ce type étaient strictement interdits par les législateurs de certains États car ils permettaient qu'un État soit lié par des modifications ou des instruments futurs. Bien que cette préoccupation ait bénéficié d'une certaine compréhension, il a été indiqué qu'une approche semblable concernant la révision ou la modification d'une convention avait été adoptée à l'article 25-5 des Règles de Hambourg et jugée acceptable dans la pratique. On a fait observer aussi que le chapeau du projet d'article 89 réglerait d'éventuels problèmes du fait qu'il limitait l'application de la disposition aux cas où l'exploitant d'une installation nucléaire était responsable du dommage et exigerait donc que la convention nouvelle ou modifiée soit entrée en vigueur dans l'État concerné. Bien que des solutions rédactionnelles aient été proposées pour résoudre ce problème potentiel, le Groupe de travail a conclu qu'elles étaient inutiles.

263. Il a été noté en outre que le chapeau du projet d'article 89 faisait référence à "l'exploitant d'une installation nucléaire". On a estimé que le groupe de rédaction pourrait envisager une formulation plus précise du type: "si le transporteur est considéré comme l'exploitant d'une installation nucléaire et est responsable".

264. Sous réserve de cette modification éventuelle, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 89 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Chapitre 18 – Clauses finales**Projet d'article 90. Dépositaire**

265. Le projet d'article 90 n'a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 91. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

266. On a demandé pourquoi, aux termes du paragraphe 3 du projet d'article 91, le projet de convention était ouvert à la signature et à l'adhésion au même moment, la pratique habituelle étant de n'ouvrir une convention à l'adhésion qu'après l'expiration du délai de signature. Il a été indiqué en réponse que conformément à la pratique de l'ONU, les clauses finales devaient être soumises pour examen à la Section des traités du Bureau des affaires juridiques, qui exerçait les fonctions de dépositaire au nom du Secrétaire général, et que le Secrétariat veillerait à leur conformité avec la pratique du dépositaire.

267. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 91 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 92. Dénonciation d'autres conventions

268. En réponse à une question, il a été rappelé que le libellé actuel du projet d'article 92 était le résultat de longues discussions et que le Groupe de travail avait

décidé d'adopter au paragraphe 3 la même approche que celle du paragraphe 1 de l'article 31 des Règles de Hambourg (voir A/CN.9/642, par. 221 à 227). Il a aussi été rappelé que l'entrée en vigueur du projet de convention avait été subordonnée à la dénonciation des conventions antérieures, de manière à prévenir la création d'un vide juridique pour les États.

269. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 92 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 93. Réserves

270. Le projet d'article 93 n'a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 94. Procédure de déclaration et effet des déclarations

271. On a demandé si la référence à la modification, au paragraphe 5 du projet d'article 94, était nécessaire. Il a été indiqué que la référence au retrait de la modification ne s'appliquait pas également à toutes les déclarations visées dans ce paragraphe, car celles qui étaient faites conformément aux projets d'articles 77 et 81 pouvaient simplement être présentées ou retirées, alors que celles faites en vertu des projets d'articles 95 et 96 pouvaient être faites, modifiées ou retirées. À la lumière de ces explications, il a été proposé d'ajouter des renvois appropriés dans le paragraphe 5 du projet d'article 94 pour les déclarations faites conformément aux projets d'articles 95 et 96.

272. Sous réserve de la modification susmentionnée du paragraphe 5, le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 94 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 95. Effet dans les unités territoriales nationales

273. Le projet d'article 95 n'a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 96. Participation d'organisations régionales d'intégration économique

274. Le projet d'article 96 n'a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 97. Entrée en vigueur

Commentaire général

275. On a rappelé au Groupe de travail qu'il avait longuement discuté le projet d'article 97 lors de sa session précédente (voir A/CN.9/642, par. 264 à 271). Il a été fait observer que ce projet de disposition comportait deux séries de variantes entre crochets dans ses paragraphes 1 et 2 concernant, d'une part, le délai entre la date de dépôt du dernier instrument de ratification et l'entrée en vigueur de la convention et, d'autre part, le nombre de ratifications, d'acceptations, d'approbations ou d'adhésions requis pour que la convention entre en vigueur.

Nombre de ratifications requis

276. Les avis favorables à un nombre élevé de ratifications, par exemple 30, et les avis en faveur d'un nombre inférieur, plus proche de 3 ou 5, exprimés lors de la session précédente du Groupe de travail, ont été réitérés (voir par. 265 à 269 du document A/CN.9/642). Il a été expliqué, d'une manière générale, que le principal avantage d'un nombre de ratifications élevé était d'éviter de compromettre davantage l'unification des régimes internationaux régissant le transport de marchandises par mer, alors que le principal avantage d'un nombre plus faible était de permettre au projet de convention d'entrer rapidement en vigueur entre les États qui souhaitaient adopter sans tarder le nouveau régime. Les tenants des deux points de vue ont fait des suggestions en vue de parvenir à un consensus: l'une était d'exiger 20 ratifications avant l'entrée en vigueur et l'autre d'en exiger 10. La première proposition a été largement soutenue.

Moment de l'entrée en vigueur

277. La proposition de maintenir à un an le délai entre la date de dépôt du dernier instrument de ratification et l'entrée en vigueur de la convention a bénéficié d'un soutien pratiquement unanime.

Conclusions du Groupe de travail

278. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 97 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction, sous réserve des modifications suivantes dans les paragraphes 1 et 2:

- conserver les mots “d'un an” en supprimant les crochets qui les entourent;
- supprimer les mots “de six mois” et les crochets qui les entourent;
- conserver le mot “vingtième” en supprimant les crochets qui l'entourent;
- supprimer le mot “cinquième” et les crochets qui l'entourent.

Projet d'article 98. Révision et amendements

279. Il a été demandé s'il fallait prévoir dans le projet d'article 98 un délai qui entraînerait automatiquement l'examen de la révision ou de l'amendement du projet de convention cinq ans après son entrée en vigueur. Il a été signalé en réponse que ce projet d'article était entièrement fidèle à l'approche adoptée dans l'article 32 des Règles de Hambourg et qu'un tel délai n'était pas nécessaire.

280. Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article 98 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 99. Amendement des limites

281. Le Groupe de travail a décidé d'examiner sur le fond le projet d'article 99 lorsqu'un accord aurait été trouvé au sujet du compromis global relatif aux limites de responsabilité (voir ci-dessus, par. 183 à 188 et 196 à 203). Après s'être entendu sur ce compromis, il est convenu de supprimer le projet d'article.

Projet d'article 100. Dénonciation de la présente Convention

282. Le projet d'article 100 n'a pas suscité de commentaires. Le Groupe de travail l'a approuvé quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

Titre du projet de convention

283. On a rappelé au Groupe de travail que le titre du projet de convention contenait encore deux séries de crochets à propos desquels il fallait prendre une décision définitive.

284. Dans la discussion qui a suivi, la suppression des crochets entourant les mots "par mer", pour bien marquer la distinction entre l'objet du projet de convention et le transport routier ou ferroviaire, a été largement soutenue.

Proposition de suppression des mots "effectué entièrement ou partiellement"

285. On a proposé de supprimer les mots "effectué entièrement ou partiellement" du titre du projet de convention puisqu'il ne s'agissait pas d'une véritable convention multimodale mais avant tout d'une convention maritime. Il a été noté que cette formulation paraissait maladroite et qu'on ne la retrouvait dans le titre d'aucune autre convention couvrant différents modes de transport. On a dit aussi que l'inclusion de ces mots alourdissait le titre alors que des raisons d'ordre pratique plaidaient pour le titre le plus court possible. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien.

Proposition de suppression des crochets entourant les mots "effectué entièrement ou partiellement"

286. Une autre proposition a été de conserver les mots "effectué entièrement ou partiellement" et de supprimer les crochets les entourant, ce qui permettrait de mieux rendre compte du contenu du projet de convention qui était un projet "maritime plus" couvrant le transport de porte à porte. Il a été noté que le champ d'application du projet avait fait l'objet d'un débat approfondi et qu'il avait été décidé d'élaborer une convention "maritime plus". Il a en outre été souligné qu'il était important de bien marquer la distinction entre une convention unimodale et une convention "maritime plus" pour distinguer le projet de convention des autres instruments internationaux. On a ajouté qu'il ne fallait pas accorder trop d'attention à la longueur du titre puisqu'une convention internationale était généralement désignée par le nom de la ville dans laquelle elle avait été formellement adoptée. La proposition de supprimer les crochets entourant les mots "effectué entièrement ou partiellement par mer" a été largement soutenue.

Proposition d'insertion du mot "international"

287. Le Groupe de travail a accepté une proposition visant à insérer l'adjectif "international" après "transport" afin de refléter le caractère international du transport.

Proposition d'insertion du mot "contrat de"

288. Une autre proposition a été d'insérer les mots "contrat de" après "convention sur le" afin d'insister sur l'élément essentiel du projet, à savoir le contrat de

transport, contrairement à d'autres conventions comme la CIM-COTIF, qui portait également sur les aspects techniques harmonisés, ou les Règles de La Haye, qui ne régissaient le transport que lorsqu'un connaissance avait été émis. Il a également été noté que l'insertion des mots "contrat de" dans le titre mettrait en évidence le fait que le projet était une convention de droit international privé et non de droit international public. On a dit en outre que cela serait conforme à la pratique la plus récente concernant les conventions sur le transport international.

Conclusions du Groupe de travail concernant le titre du projet de convention

289. Sous réserve de l'insertion des mots "contrat de" et "international" et de la suppression des crochets entourant "effectué entièrement ou partiellement" et "par mer", le Groupe de travail a approuvé le titre du projet de convention et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

III. Questions diverses

Travaux futurs

290. Le Groupe de travail a noté que ses travaux étaient achevés et que le projet de convention figurant en annexe au présent rapport serait distribué aux gouvernements pour commentaire, et soumis à la Commission pour approbation éventuelle à sa quarante et unième session, qui devrait se tenir du 16 juin au 3 juillet 2008 à New York.

Annexe

Projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer

CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. Définitions

Aux fins de la présente Convention:

1. Le terme “contrat de transport” désigne le contrat par lequel un transporteur s’engage, moyennant paiement d’un fret, à déplacer des marchandises d’un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d’autres modes.

2. Le terme “contrat de volume” désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d’une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d’un minimum, d’un maximum ou d’une fourchette.

3. Le terme “transport de ligne régulière” désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public.

4. Le terme “transport autre que de ligne régulière” désigne tout transport qui n’est pas un transport de ligne régulière.

5. Le terme “transporteur” désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.

6. a) Le terme “partie exécutante” désigne une personne, autre que le transporteur, qui s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d’un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l’arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle.

b) Une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n’est pas une “partie exécutante”.

7. Le terme “partie exécutante maritime” désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l’arrivée des marchandises au port de chargement d’un navire et leur départ du port de déchargement d’un navire. La qualité de “partie exécutante maritime” ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s’engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

8. Le terme “chargeur” désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur.

9. Le terme “chargeur documentaire” désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d’être désignée comme “chargeur” dans le document de transport ou le document électronique de transport.

10. Le terme “porteur” désigne:

a) La personne qui est en possession d’un document de transport négociable; et i) s’il s’agit d’un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé; ou ii) s’il s’agit d’un document à ordre endossé en blanc ou d’un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou

b) La personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable conformément aux procédures visées à l’article 9, paragraphe 1.

11. Le terme “destinataire” désigne la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d’un contrat de transport, d’un document de transport ou d’un document électronique de transport.

12. Le terme “droit de contrôle” des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10.

13. Le terme “partie contrôlante” désigne la personne qui, en vertu de l’article 53, est autorisée à exercer le droit de contrôle.

14. Le terme “document de transport” désigne un document émis en vertu d’un contrat de transport par le transporteur ou une partie exécutante qui:

a) Constate la réception, par le transporteur ou la partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et

b) Constate ou contient le contrat de transport.

15. Le terme “document de transport négociable” désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur, à l’ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention “non négociable”.

16. Le terme “document de transport non négociable” désigne un document de transport qui n’est pas négociable.

17. Le terme “communication électronique” désigne l’information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues de sorte que l’information communiquée est accessible pour être consultée ultérieurement.

18. Le terme “document électronique de transport” désigne l’information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d’une communication électronique par un transporteur ou une partie exécutante en vertu d’un contrat de transport, y compris l’information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le

transporteur ou la partie exécutante ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui:

a) Constate la réception, par le transporteur ou la partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et

b) Constate ou contient le contrat de transport.

19. Le terme “document électronique de transport négociable ” désigne un document électronique de transport:

a) Qui indique, par des mentions telles que “à ordre” ou “négociable”, ou par d’autres mentions appropriées reconnues comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou du destinataire, et qui ne porte pas la mention “non négociable”; et

b) Dont l’utilisation répond aux exigences de l’article 9, paragraphe 1.

20. Le terme “document électronique de transport non négociable” désigne un document électronique de transport qui n’est pas négociable.

21. L’“émission” d’un document électronique de transport négociable désigne l’émission du document conformément à des procédures qui en garantissent le contrôle exclusif depuis sa création jusqu’au moment où il cesse d’être valable ou de produire effet.

22. Le “transfert” d’un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.

23. Le terme “données du contrat” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport.

24. Le terme “marchandises” désigne les biens de nature quelconque qu’un transporteur s’engage à déplacer en vertu d’un contrat de transport et s’entend également de l’emballage et de tout équipement et conteneur qui ne soient pas fournis par le transporteur ou pour son compte.

25. Le terme “navire” désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.

26. Le terme “conteneur” désigne tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge.

27. Le terme “fret” désigne la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d’un contrat de transport.

28. Le terme “domicile” désigne: a) dans le cas d’une société ou autre personne morale ou d’une association de personnes physiques ou morales i) son siège statutaire, son lieu de constitution (place of incorporation) ou son siège central inscrit (central registered office), selon le cas, ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal, et b) dans le cas d’une personne physique, sa résidence habituelle.

29. Le terme “tribunal compétent” désigne un tribunal d’un État contractant qui, selon les règles relatives à la répartition interne des compétences entre les tribunaux de cet État, peut connaître du litige.

Article 2. Interprétation de la présente Convention

Pour l’interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l’uniformité de son application ainsi que d’assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

Article 3. Conditions de forme

Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 20, paragraphe 2; 24, paragraphes 1 à 3; 38, paragraphe 1 b), c) et d); 42, paragraphe 4 b); 46; 50, paragraphe 3; 53, paragraphe 1 b); 61, paragraphe 1; 65; 68; et 82, paragraphes 2 et 5, se présentent sous forme écrite. Des communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu’elles le soient avec l’accord de leur auteur et de leur destinataire.

Article 4. Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité

1. Toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s’applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu’elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l’objet d’un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention:

- a) Le transporteur ou une partie exécutante maritime;
- b) Le capitaine, l’équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire; ou
- c) Les préposés du transporteur ou d’une partie exécutante maritime.

2. Toute disposition de la présente Convention reconnaissant un moyen de défense au chargeur ou au chargeur documentaire s’applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu’elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre le chargeur, le chargeur documentaire, ou contre leurs sous-traitants, mandataires ou préposés.

CHAPITRE 2. CHAMP D’APPLICATION

Article 5. Champ d’application général

1. Sous réserve de l’article 6, la présente Convention s’applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d’un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents, si, selon le contrat de transport, l’un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant:

- a) Le lieu de réception;
- b) Le port de chargement;

- c) Le lieu de livraison; ou
- d) Le port de déchargement.

2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

Article 6. Exclusions particulières

1. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière:

- a) Les chartes-parties; et
- b) Les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.

2. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins:

- a) En l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et
- b) En cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

Article 7. Application à certaines parties

Nonobstant l'article 6, la présente Convention s'applique dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu de son champ d'application. Elle ne s'applique pas, en revanche, dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6.

CHAPITRE 3. DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES DE TRANSPORT

Article 8. Utilisation et effet des documents électroniques de transport

Sous réserve des conditions énoncées dans la présente Convention:

- a) Tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente Convention peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur; et
- b) L'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

Article 9. Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables

1. L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient:

- a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer;

- b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité;
- c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur; et
- d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu de l'article 10, paragraphe 2, ou 49, alinéas a) ii) et c), le document a cessé d'être valable ou de produire effet.

2. Les procédures visées au paragraphe 1 du présent article sont mentionnées dans les données du contrat et sont aisément vérifiables.

*Article 10. Substitution d'un document de transport négociable
ou d'un document électronique de transport négociable*

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de transport négociable:

- a) Le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur;
- b) Le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable; et
- c) Le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

2. Si un document électronique de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document de transport négociable:

- a) Le transporteur émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier; et
- b) Le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

CHAPITRE 4. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

Article 11. Transport et livraison des marchandises

Le transporteur, dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

Article 12. Durée de la responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison.

2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers.

b) Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.

3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit:

a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou

b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat.

Article 13. Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport

À la demande du chargeur, le transporteur peut accepter d'émettre un document de transport unique ou un document électronique de transport unique qui couvre un déplacement particulier n'entrant pas dans le champ du contrat de transport et pour lequel il n'assume pas l'obligation de transporter les marchandises. Dans ce cas, sa responsabilité pour les marchandises est limitée à la durée couverte par le contrat de transport.

Article 14. Obligations particulières

1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle que définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 27, procède de façon appropriée et soignée à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises seront exécutés par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

Article 15. Obligations particulières applicables au voyage par mer

Le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage; et

c) Appropriier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, y compris les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriées et en bon état, pour leur réception, transport et conservation.

Article 16. Marchandises pouvant présenter un danger

Nonobstant les articles 11 et 14, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises, et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Article 17. Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer

Nonobstant les articles 11, 14 et 15, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

CHAPITRE 5. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR
POUR PERTE, DOMMAGE OU RETARD

Article 18. Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4.

2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19.

3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué:

- a) "Acte de Dieu";
- b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- d) Restriction de quarantaine; intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19;

- e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail;
- f) Incendie à bord du navire;
- g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 34 ou 35;
- i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément à l'article 14, paragraphe 2, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire;
- j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;
- k) Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom;
- l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;
- m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;
- n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement; ou
- o) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 16 et 17.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard:

- a) Si l'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 19 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué; ou
- b) Si l'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19.

5. Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:

- a) L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué: i) le navire n'était pas en état de navigabilité; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises (y compris les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées) n'étaient pas appropriées ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et

b) Le transporteur ne peut prouver: i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés au paragraphe 5 a) du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 15.

6. Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

Article 19. Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

Le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions:

- a) D'une partie exécutante;
- b) Du capitaine ou de l'équipage du navire;
- c) De ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante; ou
- d) De toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle.

Article 20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes

1. Une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par la présente Convention si:

a) Elle a reçu les marchandises à transporter dans un État contractant, les a livrées dans un État contractant, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un État contractant; et

b) L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu: i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire; ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par la présente Convention ou s'il accepte que les limites de sa responsabilité soient plus élevées que celles spécifiées dans la présente Convention, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou à ces limites plus élevées.

3. Une partie exécutante maritime répond du manquement aux obligations que lui impose la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, sous les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article.

4. Aucune disposition de la présente Convention n'impose de responsabilité au capitaine ou à l'équipage du navire ni à un préposé du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

Article 21. Responsabilité solidaire

1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, ils assument une responsabilité solidaire mais uniquement dans les limites prévues dans la présente Convention.

2. Sans préjudice de l'article 63, le cumul des réparations dues par toutes ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans la présente Convention.

Article 22. Retard

Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu.

Article 23. Calcul de la réparation

1. Sous réserve de l'article 61, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 45.

2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.

3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsqu'il a convenu avec le chargeur de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 16.

Article 24. Avis en cas de perte, de dommage ou de retard

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises indiquant la nature générale de la perte ou du dommage n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées, avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison.

2. L'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en vertu de la présente Convention ni sur le régime de la preuve prévu à l'article 18.

3. Aucun avis n'est nécessaire en cas de perte ou de dommage constaté lors d'une inspection contradictoire des marchandises effectuée par la personne à laquelle elles ont été livrées et le transporteur ou la partie exécutante maritime dont la responsabilité est invoquée.

4. Aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison.

5. Un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné à une partie exécutante maritime.

6. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties au litige se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et donnent accès aux documents concernant le transport des marchandises.

CHAPITRE 6. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À DES ÉTAPES PARTICULIÈRES DU TRANSPORT

Article 25. Déroutement

Lorsque la loi applicable considère un déroutement comme un manquement de la part du transporteur, un tel déroutement ne prive le transporteur ou une partie exécutante maritime d'aucun moyen de défense ni d'aucune limitation prévus par la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 63.

Article 26. Marchandises en pontée

1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport:

- a) Est exigé par la loi;
- b) S'effectue dans ou sur des conteneurs ou des véhicules routiers ou ferroviaires adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou
- c) Est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce en question.

2. Les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises du fait des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa a) ou c) du paragraphe 1 du présent article.

3. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense prévus à l'article 18.

4. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.

5. S'il a expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

Article 27. Transport précédant ou suivant un transport par mer

Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente Convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard:

a) Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit;

b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir; et

c) N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur.

CHAPITRE 7. OBLIGATIONS DU CHARGEUR ENVERS LE TRANSPORTEUR

Article 28. Remise des marchandises pour le transport

1. À moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport, le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport. Dans tous les cas, il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage aux personnes ou aux biens.

2. Le chargeur s'acquitte de façon appropriée et soigneuse de toute obligation qu'il assume conformément à une convention conclue dans les termes de l'article 14, paragraphe 2.

3. Lorsqu'il empote le conteneur ou charge le véhicule routier ou ferroviaire, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou le véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

*Article 29. Coopération entre le chargeur et le transporteur
pour la fourniture d'informations et d'instructions*

Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelles d'informations et d'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

*Article 30. Obligation du chargeur de fournir des informations,
instructions et documents*

1. Le chargeur fournit au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens au transporteur et qui sont raisonnablement nécessaires pour:

a) Assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante; et

b) Permettre au transporteur de respecter la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu, à condition que celui-ci notifie en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin.

2. Aucune disposition du présent article n'a d'incidence sur une obligation particulière de fournir des informations, instructions et documents déterminés sur les marchandises, conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu.

Article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur

1. Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

2. Sauf en cas de perte ou de dommage causé par un manquement de sa part aux obligations lui incombant en vertu des articles 32, paragraphe 2, et 33, le chargeur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 35.

3. Lorsque le chargeur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte ou du dommage qui est imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 35.

Article 32. Informations pour l'établissement des données du contrat

1. Le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport, y compris les données visées à l'article 38, paragraphe 1; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat; le nom du destinataire, le cas échéant; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit le cas échéant être émis.

2. Le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations fournies conformément au paragraphe 1 du présent article. Il indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

Article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement:

a) Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement; et

b) Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

Article 34. Situation du chargeur documentaire

1. Un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposées au chargeur par le présent chapitre et l'article 57, et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 13.

2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou moyens de défense du chargeur.

Article 35. Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui

Le chargeur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne, y compris des préposés, mandataires et sous-traitants, à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations. Il ne répond cependant pas des actes ou omissions du transporteur, ou d'une partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier, à qui il a confié l'exécution des obligations qui lui incombent.

Article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur

Une clause du contrat de transport qui prévoit que la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire cessera, en tout ou en partie, lors d'un certain événement ou après un certain délai, est réputée non écrite:

- a) En ce qui concerne toute responsabilité incombant au chargeur ou à un chargeur documentaire en vertu du présent chapitre; ou
- b) En ce qui concerne toute somme due au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où ce dernier dispose d'une garantie suffisante couvrant le règlement de cette somme.

CHAPITRE 8. DOCUMENTS DE TRANSPORT ET DOCUMENTS
ÉLECTRONIQUES DE TRANSPORT

*Article 37. Émission du document de transport ou
du document électronique de transport*

À moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, la pratique ou l'usage du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire, est en droit d'obtenir du transporteur, au choix du chargeur:

- a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'article 8, alinéa a), un document électronique de transport non négociable; ou
- b) Un document de transport négociable approprié ou, sous réserve de l'article 8, alinéa a), un document électronique de transport négociable, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport négociable ou de document électronique de transport négociable, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser.

Article 38. Données du contrat

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 37 comprennent les informations suivantes, fournies par le chargeur:

- a) Une description des marchandises appropriée pour le transport;
- b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises;
- c) Le nombre de colis ou de pièces ou la quantité de marchandises; et
- d) S'il est fourni par le chargeur, le poids des marchandises.

2. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 37 comprennent également:

- a) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ou une partie exécutante en vue de leur transport;
- b) Le nom et l'adresse du transporteur;

c) La date de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante, de leur chargement à bord du navire, ou de l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et

d) Si le document de transport est négociable, le nombre d'originaux de ce document, lorsque plusieurs originaux sont émis.

3. Aux fins du présent article, l'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée au paragraphe 2 a) du présent article désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:

a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et

b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou le document électronique de transport.

Article 39. Identification du transporteur

1. Si un transporteur est identifié par son nom dans les données du contrat, toute autre information figurant sur le document de transport ou le document électronique de transport relative à l'identité du transporteur est sans effet dans la mesure où elle est incompatible avec cette identification.

2. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur conformément aux exigences de l'article 38, paragraphe 2 b), mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, qu'il n'identifie l'affréteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affréteur est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut aussi réfuter cette présomption en identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier. L'affréteur coque nue peut réfuter de la même manière toute présomption selon laquelle il est le transporteur.

3. Aucune disposition du présent article n'empêche l'ayant droit de prouver qu'une personne autre que celle identifiée dans les données du contrat ou conformément au paragraphe 2 du présent article est le transporteur.

Article 40. Signature

1. Le document de transport est signé par le transporteur ou par une personne agissant en son nom.

2. Le document électronique de transport comporte la signature électronique du transporteur ou d'une personne agissant en son nom. Cette signature électronique identifie le signataire dans le cadre du document électronique et indique que le transporteur autorise ce document.

Article 41. Lacunes dans les données du contrat

1. L'absence ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs données du contrat visées à l'article 38, paragraphe 1 ou 2, n'affecte pas en soi la nature juridique ou la validité du document de transport ou du document électronique de transport.

2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, cette date est réputée être:

a) Celle à laquelle toutes les marchandises mentionnées dans le document de transport ou le document électronique de transport ont été chargées à bord du navire, si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire; ou

b) Celle à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises, si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire.

3. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit, elles sont réputées avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur remise au transporteur ou à une partie exécutante.

Article 42. Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat

1. Le transporteur fait des réserves pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies conformément à l'article 38, paragraphe 1, par le chargeur si:

a) Il sait effectivement que l'une quelconque des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse; ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que l'une des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut faire des réserves, dans les cas et de la manière décrits dans les paragraphes 3 et 4 du présent article, pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies, conformément à l'article 38, paragraphe 1, par le chargeur.

3. Lorsque les marchandises ne sont pas remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur fermé et font l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées à l'article 38, paragraphe 1, si:

a) Il n'avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, auquel cas il peut indiquer les informations qu'il n'a pas pu vérifier; ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, auquel cas il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

4. Lorsque les marchandises sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées:

a) À l'article 38, paragraphe 1 a), b) ou c), si:

i) Les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur n'ont pas fait l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante; et

ii) Ni lui, ni la partie exécutante n'ont, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et

b) À l'article 38, paragraphe 1 d), si:

i) Ni lui ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur et si le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus avant l'expédition de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou

ii) Il n'y avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur.

Article 43. Force probante des données du contrat

Sauf lorsque des réserves ont été faites relativement aux données du contrat dans les cas et de la manière décrits à l'article 42:

a) Un document de transport ou un document électronique de transport fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiquées dans les données du contrat;

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

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

ii) Un document de transport non négociable dont on déduit qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises et qui est transféré au destinataire agissant de bonne foi.

c) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise à l'encontre d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat ci-après figurant dans un document de transport non négociable ou un document électronique de transport non négociable:

i) Les données du contrat mentionnées à l'article 38, paragraphe 1, lorsqu'elles sont fournies par le transporteur;

ii) Le nombre, le type et les numéros d'identification des conteneurs, mais non les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs; et

iii) Les données du contrat mentionnées à l'article 38, paragraphe 2.

Article 44. "Fret payé d'avance"

Si les données du contrat contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret. Le présent article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

CHAPITRE 9. LIVRAISON DES MARCHANDISES

Article 45. Obligation de prendre livraison

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui exerce ses droits en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, pratiques et usages du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées.

Article 46. Obligation d'accuser réception

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de livraison. Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception.

Article 47. Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable

En l'absence d'émission d'un document de transport négociable et d'un document électronique de transport négociable:

- a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 45. Il peut refuser de les livrer si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle alors que le transporteur le lui demande;
- b) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas mentionnés dans les données du contrat, la partie contrôlante les indique au transporteur avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination;
- c) Si le nom ou l'adresse du destinataire ne sont pas connus du transporteur ou si le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, ne réclame pas la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, le transporteur en avise la partie contrôlante, qui donne alors des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il en avise le chargeur, qui donne alors des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou le chargeur, il en avise le chargeur documentaire, qui donne alors des instructions pour la livraison;

d) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction de la partie contrôlante, du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa c) du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.

Article 48. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis

En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont on déduit qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 45 à condition que ce dernier s'identifie dûment à sa demande et contre remise du document non négociable. Il peut refuser de livrer les marchandises si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment alors que le transporteur le lui demande. Il refuse de les livrer si le document non négociable n'est pas remis. Si plusieurs originaux du document non négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet;

b) Si le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, ne réclame pas la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ou si le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet pas le document, le transporteur en avise le chargeur, qui donne alors des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il en avise le chargeur documentaire, qui donne alors des instructions pour la livraison;

c) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa b) du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport, que le document de transport non négociable lui ait été remis ou non.

Article 49. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

En cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur du document est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur les lui livre au moment et au lieu mentionnés à l'article 45:

i) Contre remise du document de transport négociable et, si le porteur est l'une des personnes mentionnées à l'article premier, alinéa 11 a) i), à condition qu'il s'identifie dûment; ou

ii) À condition qu'il démontre, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur du document électronique de transport négociable.

b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les conditions de l'alinéa a) i) ou ii) ne sont pas remplies;

c) Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet. Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été utilisé, il cesse d'être valable ou de produire effet lorsque les marchandises sont livrées au porteur conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1;

d) Si le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, ne réclame pas la livraison des marchandises au transporteur au moment ou dans le délai mentionné à l'article 45 une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, le transporteur en avise la partie contrôlante, qui donne alors des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il en avise le chargeur, qui donne alors des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou le chargeur, il en avise le chargeur documentaire, qui donne alors des instructions pour la livraison;

e) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction de la partie contrôlante, du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa d) du présent article le libère de son obligation de livrer au porteur les marchandises en vertu du contrat de transport, que le document de transport négociable lui ait été remis ou non, ou que la personne réclamant la livraison en vertu d'un document électronique de transport négociable ait démontré ou non, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur;

f) La personne donnant des instructions conformément à l'alinéa d) du présent article indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers le porteur en vertu de l'alinéa h) du présent article. Le transporteur peut refuser de suivre ces instructions si la personne ne fournit pas une garantie suffisante qu'il pourrait raisonnablement exiger;

g) Lorsque, après la livraison des marchandises par le transporteur conformément à l'alinéa e) du présent article, une personne devient le porteur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature conclu avant cette livraison, elle acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, à l'exception du droit de réclamer la livraison des marchandises;

h) Nonobstant les alinéas e) et g) du présent article, une personne qui devient porteur après cette livraison alors qu'elle n'avait pas et n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison, acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans le document électronique de transport négociable. Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour savoir si la livraison a eu lieu, cette connaissance est présumée chez le porteur au moment où il acquiert cette qualité.

Article 50. Marchandises en souffrance

1. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées en souffrance uniquement si, après leur arrivée au lieu de destination:

a) Le destinataire n'en prend pas livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 45;

b) La partie contrôlante, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées conformément aux articles 47, 48 et 49;

c) Le transporteur est en droit ou est tenu de refuser de livrer les marchandises conformément aux articles 46, 47, 48 et 49;

d) Le transporteur n'est pas autorisé à livrer les marchandises au destinataire par la loi ou la réglementation du lieu où est demandée la livraison; ou

e) Les marchandises ne sont pas susceptibles d'être livrées par le transporteur pour une autre raison.

2. Sans préjudice des autres droits dont il peut se prévaloir contre le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit aux marchandises, prendre vis-à-vis de ces dernières les mesures que les circonstances peuvent raisonnablement exiger, y compris:

a) Les entreposer en tout lieu approprié;

b) Les déposer si elles sont empotées dans des conteneurs, ou prendre d'autres mesures, notamment en les déplaçant ou en les faisant détruire; et

c) Les faire vendre conformément aux pratiques, à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent.

3. Le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article qu'après avoir avisé, de manière appropriée, de la mesure qu'il a l'intention de prendre en vertu de ce paragraphe, la personne indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à prévenir, le cas échéant, de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, et l'une des personnes suivantes, dans l'ordre indiqué, si elles sont connues du transporteur: le destinataire, la partie contrôlante ou le chargeur.

4. Si les marchandises sont vendues conformément au paragraphe 2 c) du présent article, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense qu'il a exposée et toute autre somme qui lui est due en rapport avec le transport de ces marchandises.

5. Le transporteur ne répond pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant la période de souffrance. Il en répond si l'ayant droit prouve que cette perte ou ce dommage résulte du fait que le transporteur n'a pas pris les mesures qui auraient été raisonnables en l'espèce pour conserver les marchandises tout en sachant ou en ayant dû savoir qu'il en résulterait une telle perte ou un tel dommage.

Article 51. Rétention des marchandises

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable accorde au transporteur ou à une partie exécutante en garantie de sa créance.

CHAPITRE 10. DROITS DE LA PARTIE CONTRÔLANTE

Article 52. Exercice et étendue du droit de contrôle

1. Le droit de contrôle ne peut être exercé que par la partie contrôlante et se limite au droit:

- a) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport;
- b) D'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route; et
- c) De remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.

2. Le droit de contrôle existe pendant toute la période de responsabilité du transporteur prévue à l'article 12 et s'éteint à l'expiration de cette période.

Article 53. Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle

1. En l'absence d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable:

- a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante;
- b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne. Ce transfert prend effet à l'égard du transporteur dès que ce dernier en est avisé par l'auteur du transfert, et le bénéficiaire du transfert devient la partie contrôlante; et
- c) La partie contrôlante s'identifie dûment lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.

2. En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont on déduit qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

- a) Le chargeur est la partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document, en transférant le document à cette personne sans endossement. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont transférés pour que le droit de contrôle soit transféré; et
- b) Pour exercer son droit de contrôle, la partie contrôlante produit le document et s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

3. En cas d'émission d'un document de transport négociable:
 - a) Le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux est la partie contrôlante;
 - b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne conformément à l'article 59. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux sont transférés à cette personne pour que le droit de contrôle soit transféré; et
 - c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document au transporteur et, s'il est l'une des personnes mentionnées à l'article premier, alinéa 11 a) i), s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.
4. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable:
 - a) Le porteur est la partie contrôlante;
 - b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant le document conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1;
 - c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur démontre, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur.

Article 54. Exécution des instructions par le transporteur

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur exécute les instructions mentionnées à l'article 52 si:
 - a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;
 - b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et
 - c) Les instructions n'affecteront pas les opérations normales du transporteur, ni ses pratiques de livraison.
2. Dans tous les cas, la partie contrôlante rembourse au transporteur toute dépense additionnelle raisonnable qu'il pourrait exposer et l'indemnise du préjudice qu'il pourrait subir en exécutant de manière diligente une instruction quelconque en vertu du présent article, y compris des réparations qu'il pourrait être tenu d'accorder pour la perte ou le dommage subi par d'autres marchandises transportées.
3. Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie couvrant le montant de la dépense additionnelle ou du préjudice auquel il s'attend raisonnablement du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article. Il peut refuser d'exécuter les instructions si une telle garantie n'est pas fournie.
4. Lorsque le transporteur n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante contrairement à l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article, sa responsabilité pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi en conséquence par les marchandises est soumise aux articles 18 à 24 et la réparation qu'il doit est soumise aux articles 61 à 63.

Article 55. Marchandises réputées livrées

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément à l'article 54, paragraphe 1, sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 9 relatives à cette livraison leur sont applicables.

Article 56. Modifications du contrat de transport

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant convenir avec le transporteur de modifications du contrat de transport autres que celles visées à l'article 52, paragraphe 1 b) et c).

2. Les modifications du contrat de transport, y compris celles visées à l'article 52, paragraphe 1 b) et c), sont mentionnées sur un document de transport négociable ou sur un document de transport non négociable devant être remis, ou incorporées dans un document électronique de transport négociable ou, à la demande de la partie contrôlante, sont mentionnées sur un document de transport non négociable ou incorporées dans un document électronique de transport non négociable. Les modifications ainsi mentionnées ou incorporées sont signées conformément à l'article 40.

Article 57. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur

1. La partie contrôlante, à la demande du transporteur ou d'une partie exécutante, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont le transporteur peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que le chargeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles au transporteur par d'autres moyens.

2. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents appropriés, le chargeur les fournit. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, le chargeur documentaire les fournit.

Article 58. Dérogation conventionnelle

Les parties au contrat de transport peuvent déroger aux articles 52, paragraphe 1 b) et c), 52, paragraphe 2, et 54. Elles peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'article 53, paragraphe 1 b).

CHAPITRE 11. TRANSFERT DE DROITS

Article 59. Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne:

a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou

b) Sans endossement, s'il s'agit: i) d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou ii) d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne.

2. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou au nom d'une personne déterminée, en le transférant conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1.

Article 60. Responsabilité du porteur

1. Sans préjudice de l'article 57, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.

2. Un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable ou peuvent en être inférées.

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article et de l'article 45, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport au seul motif que:

a) Il convient avec le transporteur, en vertu de l'article 10, de substituer à un document de transport négociable un document électronique de transport négociable ou de substituer à un document électronique de transport négociable un document de transport négociable; ou

b) Il transfère ses droits en vertu de l'article 59.

CHAPITRE 12. LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Article 61. Limites de responsabilité

1. Sous réserve des articles 62 et 63, paragraphe 1, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de

responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

2. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule routier ou ferroviaire, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérées comme une unité de chargement.

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

Article 62. Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Sous réserve de l'article 63, paragraphe 2, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 23 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et de l'article 61, paragraphe 1, ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément à l'article 61, paragraphe 1, pour la perte totale des marchandises concernées.

Article 63. Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 19 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 61, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 19 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 62, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

CHAPITRE 13. DÉLAI POUR AGIR

Article 64. Durée du délai pour agir

1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente Convention ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.

2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.

3. Nonobstant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation.

Article 65. Prorogation du délai pour agir

Le délai prévu à l'article 64 ne peut être ni suspendu ni interrompu mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations.

Article 66. Action récursoire

Une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 64 si elle le fait dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier.

Article 67. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

Une action contre l'affréteur coque nue ou la personne identifiée comme étant le transporteur conformément à l'article 39, paragraphe 2, peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 64, si elle l'est dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affréteur coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur conformément à l'article 39, paragraphe 2.

CHAPITRE 14. COMPÉTENCE

Article 68. Actions contre le transporteur

À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for conforme à l'article 69 ou 74, le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention:

- a) Devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:
 - i) Le domicile du transporteur;
 - ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;
 - iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou
 - iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire; ou
- b) Devant un tribunal ou des tribunaux compétents désignés par un accord entre le chargeur et le transporteur pour trancher les réclamations pouvant naître contre ce dernier dans le cadre de la présente Convention.

Article 69. Accords d'élection de for

1. La compétence d'un tribunal choisi conformément à l'article 68, alinéa b), est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence:

- a) Est contenu dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties, et soit i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; soit ii) indique de manière apparente qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelles clauses du contrat se trouve cet accord; et
- b) Désigne clairement les tribunaux d'un État contractant, ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant.

2. Une personne qui n'est pas partie au contrat de volume n'est liée par un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 1 du présent article que si:

- a) Le tribunal est situé dans l'un des lieux mentionnés à l'article 68, alinéa a);
- b) Cet accord est contenu dans le document de transport ou le document électronique de transport;
- c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du tribunal où l'action sera intentée et de la compétence exclusive de ce tribunal; et
- d) La loi du tribunal saisi reconnaît que cette personne peut être liée par l'accord exclusif d'élection de for.

Article 70. Actions contre la partie exécutante maritime

Le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:

- a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou
- b) Le port où la partie exécutante maritime reçoit les marchandises, le port où elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises.

Article 71. Absence de chef de compétence supplémentaire

Sous réserve des articles 73 et 74, aucune action judiciaire contre le transporteur ou contre une partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 68 ou 70.

Article 72. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires, y compris la saisie conservatoire. Un tribunal d'un État dans lequel a été prise une mesure provisoire ou conservatoire n'a pas compétence pour juger l'affaire sur le fond sauf:

- a) Si les exigences du présent chapitre sont satisfaites; ou
- b) Si une convention internationale qui s'applique dans cet État le prévoit.

Article 73. Jonction et désistement d'instances

1. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 69 ou 74, si une seule et même action est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait, elle peut l'être uniquement devant un tribunal désigné conformément à la fois à l'article 68 et à l'article 70. À défaut d'un tel tribunal, cette action peut être intentée devant un tribunal désigné conformément à l'article 70, alinéa b), si un tel tribunal existe.

2. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 69 ou 74, un transporteur ou une partie exécutante maritime intentant une action en déclaration de non-responsabilité ou toute autre action qui priverait une personne de son droit de choisir le for conformément à l'article 68 ou 70 renonce à cette action à la demande du défendeur une fois que ce dernier a choisi un tribunal désigné conformément à l'article 68 ou 70, selon le cas, devant lequel l'action peut être réintroduite.

Article 74. Accord après la naissance du litige et compétence en cas de comparution du défendeur

1. Après la naissance du litige, les parties à ce litige peuvent convenir de régler celui-ci devant tout tribunal compétent.

2. Un tribunal compétent, tel que défini à l'article premier, alinéa 29, devant lequel un défendeur comparaît sans contester sa compétence conformément aux règles de ce tribunal, a compétence.

Article 75. Reconnaissance et exécution

1. Une décision rendue par un tribunal qui avait compétence conformément à la présente Convention est reconnue et exécutée dans un autre État contractant conformément à la loi de cet État lorsque les deux États ont fait une déclaration conformément à l'article 76.

2. Un tribunal peut refuser la reconnaissance et l'exécution:

a) En se fondant sur les motifs de refus de la reconnaissance et de l'exécution prévus dans sa loi; ou

b) Si l'action dans laquelle a été rendue la décision aurait dû être abandonnée conformément à l'article 73, paragraphe 2, dans l'hypothèse où le tribunal qui l'a prononcée aurait appliqué les règles sur les accords exclusifs d'élection de for de l'État où sont demandées la reconnaissance et l'exécution.

3. Le présent chapitre est sans incidence sur l'application des règles d'une organisation régionale d'intégration économique qui est partie à la présente Convention, en ce qui concerne la reconnaissance ou l'exécution des jugements entre ses États membres, qu'elles aient été adoptées avant ou après la présente Convention.

Article 76. Application du chapitre 14

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 93, déclarent qu'ils s'y soumettront.

CHAPITRE 15. ARBITRAGE

Article 77. 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:

a) En tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage; ou

b) En tout autre lieu situé dans un État où se trouve l'un quelconque des lieux suivants:

i) Le domicile du transporteur;

ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;

iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou

iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire.

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) A fait l'objet d'une négociation individuelle; soit
- b) Indique de manière apparente qu'une convention d'arbitrage a été conclue et spécifie dans quelles clauses 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 au paragraphe 2 b) du présent article;
- b) La convention est contenue dans le document de transport ou le document électronique de transport;
- c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage; et
- d) La loi applicable prévoit que cette personne peut être 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 compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte est nulle dans la mesure où elle y serait contraire.

*Article 78. Convention d'arbitrage dans le transport
autre que de ligne régulière*

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur le caractère obligatoire d'une convention d'arbitrage figurant dans un contrat de transport dans un transport autre que de ligne régulière auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent:

- a) Par le jeu de l'article 7; ou
- b) Du fait que les parties ont volontairement incorporé la présente Convention dans un contrat de transport qui autrement n'y serait pas soumis.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 est soumise au présent chapitre sauf si cette convention:

- a) Incorpore par référence les termes de la convention d'arbitrage contenue dans la charte-partie ou un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention du fait de l'application de l'article 6;
- b) Fait expressément référence à la clause compromissaire; et
- c) Identifie les parties à la charte-partie ou à l'autre contrat et en indique la date.

Article 79. Convention d'arbitrage après la naissance du litige

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 14, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en quelque lieu que ce soit.

Article 80. Application du chapitre 15

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 93, déclarent qu'ils s'y soumettront.

CHAPITRE 16. VALIDITÉ DES CLAUSES CONTRACTUELLES

Article 81. Dispositions générales

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

a) Écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;

b) Écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; ou

c) Cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 19 le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

a) Écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention; ou

b) Écarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention.

Article 82. Règles spéciales pour les contrats de volume

1. Nonobstant l'article 81, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins importants que ceux énoncés dans cette dernière.

2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a force obligatoire que si:

a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;

b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations;

c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et

d) La dérogation n'est pas i) incorporée par référence ou ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.

3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.

4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 15, alinéas a) et b), 30 et 33 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 63.

5. Les clauses du contrat de volume qui dérogent à la présente Convention, si ce contrat satisfait aux exigences du paragraphe 2 du présent article, s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition:

a) Que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations; et

b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.

*Article 83. Règles spéciales pour les animaux vivants
et certaines autres marchandises*

Nonobstant l'article 81 et sans préjudice de l'article 82, le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si:

a) Les marchandises sont des animaux vivants. Cependant, une telle exclusion ou limitation ne s'applique pas lorsque l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 19 a commis témérairement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que le préjudice dû au retard, en résulterait probablement; ou

b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne

concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport des marchandises.

CHAPITRE 17. MATIÈRES NON RÉGIES PAR LA PRÉSENTE CONVENTION

Article 84. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises:

- a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport;
- b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule transporté à bord d'un navire;
- c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport des marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire; ou
- d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer.

Article 85. Limitation globale de la responsabilité

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale quelconque régissant la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de bâtiments.

Article 86. Avaries communes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des clauses du contrat de transport ou des dispositions de la loi nationale relatives au règlement des avaries communes.

Article 87. Passagers et bagages

La présente Convention ne s'applique pas à un contrat de transport de passagers et de leurs bagages.

Article 88. Dommages causés par un accident nucléaire

Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) En application de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997, y compris tout amendement à ces conventions et toute convention future concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident nucléaire; ou

b) En vertu de la loi applicable à la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite loi soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires.

CHAPITRE 18. CLAUSES FINALES

Article 89. Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 90. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États [à [...] du [...] au [...] puis] au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York du [...] au [...].

2. La présente Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.

3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 91. Dénonciation d'autres conventions

1. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924; au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924; ou au Protocole, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968 dénonce en même temps cette

convention et le ou les protocoles qui s'y rapportent auxquels il est partie en adressant une notification au Gouvernement belge à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978 dénonce en même temps cette convention en adressant une notification au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

3. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des États parties aux instruments énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article qui sont notifiées au depositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises de la part desdits États pour ces instruments auront pris effet. Le depositaire de la présente Convention s'entend avec le Gouvernement belge, depositaire des instruments mentionnés au paragraphe 1 du présent article, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard.

Article 92. Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 93. Procédure de déclaration et effet des déclarations

1. Les déclarations autorisées par les articles 76 et 80 peuvent être faites à tout moment. Celles autorisées par l'article 94, paragraphe 1, et l'article 95, paragraphe 2, sont faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion. Aucune autre déclaration n'est autorisée par la présente Convention.

2. Les déclarations faites lors de la signature sont soumises à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Les déclarations et leur confirmation sont faites par écrit et formellement notifiées au depositaire.

4. Les déclarations prennent effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'État concerné. Cependant, une déclaration dont le depositaire reçoit notification formelle après cette date prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa réception par le depositaire.

5. Tout État qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au depositaire. Le retrait d'une déclaration, ou sa modification lorsque celle-ci est autorisée par la présente Convention, prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois après la date de réception de la notification par le depositaire.

Article 94. Effet dans les unités territoriales nationales

1. Si un État contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations sont notifiées au dépositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un État contractant, mais non pas à toutes, et si l'établissement d'une partie est situé dans cet État, cet établissement est considéré, aux fins de la présente Convention, comme n'étant pas situé dans un État contractant, à moins qu'il ne soit situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.

4. Si un État contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État.

Article 95. Participation d'organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, elle aura les mêmes droits et obligations qu'un État contractant, dans la mesure où elle a compétence sur des matières régies par la présente Convention. Lorsque le nombre d'États contractants est pertinent pour l'application des dispositions de la présente Convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme État contractant en plus de ses États membres qui sont des États contractants.

2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique effectue auprès du dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres lui ont transféré leur compétence. Elle informe sans retard le dépositaire de toute modification intervenue dans la répartition de compétence, y compris de nouveaux transferts de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.

3. Toute référence à "État contractant" ou "États contractants" dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

Article 96. Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.

3. Chaque État contractant appliquera la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 97. Révision et amendement

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 98. Dénonciation de la présente Convention

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire.

FAIT à [...], le [...], en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.
