

IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) [Genève, 25 septembre-6 octobre 1972] (A/CN.9/74*)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-9
I. — RÈGLES FONDAMENTALES RÉGISSANT LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR . . .	10-37
A. — Introduction	10-13
B. — Règles unifiées concernant la responsabilité du transporteur en cas de manquement à ses obligations	14-22
C. — Le « catalogue des exonérations »	23-25
D. — Règle unifiée concernant la charge de la preuve	26-27
E. — Groupe de rédaction	28
F. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	29-37
II. — CLAUSES COMPROMISSOIRES	38-52
A. — Introduction	38-40
B. — Examen de la question des clauses compromissoires à la quatrième session	41-46
C. — Groupe de rédaction	47
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	48-52
III. — TRAVAUX FUTURS	53-58

Introduction

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a été créé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), à sa deuxième session, tenue en mars 1969. Le Groupe de travail, dont la composition a été élargie en vertu d'une décision prise par la Commission à sa quatrième session, comprend maintenant les 21 pays suivants, membres de la Commission : Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Pologne, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Union des Républiques socialistes soviétiques et Zaïre.

2. Le Groupe de travail, à sa troisième session (31 janvier-11 février 1972), a examiné les sujets ci-après : I. — Durée de la responsabilité du transporteur

(avant et pendant le chargement; pendant et après le déchargement); II. — Responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; III. — Clauses attributives de juridiction figurant dans les connaissements; IV. — Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur¹. A la fin de sa troisième session, le Groupe de travail a noté qu'il n'avait pas été en mesure de prendre des décisions définitives sur toutes les questions qu'il avait été chargé d'examiner à cette même session, et qu'il serait souhaitable de lui permettre de tenir une session spéciale pour achever l'examen des questions restantes, la priorité devant être donnée à la

¹ Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session, tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV) [ci-après abrégé comme suit : Groupe de travail, rapport sur la troisième session].

* 12 octobre 1972.

question fondamentale de la responsabilité du transporteur². La CNUDCI, à sa cinquième session, qu'elle a tenue du 10 avril au 5 mai 1972, a prié le Secrétaire général de convoquer une session extraordinaire du Groupe de travail à Genève pendant deux semaines, si possible pendant l'automne 1972, pour qu'il termine ses travaux dans les domaines où il n'avait pas pu les achever à sa troisième session³.

3. En conséquence, le Groupe de travail a tenu sa quatrième session (extraordinaire) à Genève, du 25 septembre au 6 octobre 1972.

4. Vingt pays membres du Groupe de travail étaient représentés à cette session⁴. Y ont également participé des observateurs du Mexique et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de la marine marchande, Union internationale d'assurances transports, Comité maritime international.

5. Le Groupe de travail a élu par acclamation le Bureau suivant :

Président : M. José Domingo Ray (Argentine);

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

Rapporteur : M. Mohsen Chafik (Égypte).

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

- a) Ordre du jour provisoire et annotations (A/CN.9/WG.III/WP.8);
- b) Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur : document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.6);
- c) Clauses compromissaires : document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.7);
- d) Réglementation internationale des transports maritimes : rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session (31 janvier-11 février 1972) [A/CN.9/63*];
- e) Responsabilités du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées; connaissements : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/63/Add.1**);
- f) Réponses au questionnaire sur les connaissements et études présentées par des gouvernements pour examen par le Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1/Vol. I-III).

² Groupe de travail, Rapport sur la troisième session, par. 72.

³ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session (1972), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17*, (A/8717) [ci-après dénommé CNUDCI, rapport sur la cinquième session (1972)]; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A, par. 51.

⁴ Tous les pays membres du Groupe de travail étaient représentés, à l'exception du Zaïre.

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV.

** *Ibid.*, annexe.

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. Examen des questions de fond que le Groupe de travail a choisi, à sa troisième session, d'examiner à sa session extraordinaire.
5. Travaux futurs.
6. Adoption du rapport.

8. Le Groupe de travail a utilisé comme documents de travail les documents ci-après, qui sont joints en annexe au présent rapport :

Annexe I. — Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur : document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.6*) et

Annexe II. — Clauses compromissaires dans les connaissements : document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.7**).

9. Le Groupe de travail a pris des décisions sur les sujets ci-après : I. — Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur; II. — Clauses compromissaires; III. — Travaux futurs.

I. — Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur

A. — INTRODUCTION

10. Dans la résolution dans laquelle la CNUDCI a défini les questions que le Groupe de travail devrait examiner, la Commission concluait que l'examen des règles et pratiques relatives aux connaissements :

« devrait avoir pour but principal l'élimination des incertitudes et ambiguïtés actuelles et la réalisation d'une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire de la marchandise et le transporteur, avec des dispositions appropriées concernant la charge de la preuve; en particulier les domaines suivants, entre autres, devraient être examinés en vue de la révision et du développement des règles : ...

« b) Le système de responsabilités et d'obligations, ainsi que de droits et d'exonérations, qui figure dans les articles 3 et 4 de la Convention amendée par le Protocole, et leur interaction, ainsi que l'élimination ou la modification de certaines exonérations de responsabilité du transporteur;

« c) La charge de la preuve... »⁵.

* Reproduit dans le présent volume, ci-dessous (deuxième partie, IV, 2).

** Reproduit dans le présent volume, ci-dessous (deuxième partie, IV, 3).

⁵ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième*

11. Au titre du programme de travail établi par le Groupe de travail, le Secrétaire général a été prié d'établir un rapport analysant les « diverses manières possibles d'aborder les décisions de principe fondamentales qu'il faut prendre pour atteindre les buts... en particulier en vue d'assurer une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire de la marchandise et le transporteur... »⁶. L'étude demandée a été présentée par le Secrétaire général dans le rapport que le Groupe de travail a examiné à sa troisième session⁷.

12. A sa troisième session, le Groupe de travail a examiné les diverses manières possibles d'atteindre les objectifs énoncés dans la résolution de la CNUDCI (par. 10 ci-dessus). Les échanges de vues sur les diverses considérations sont résumés dans le rapport sur cette session⁸. Le rapport contenait la conclusion suivante :

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

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

« b) Simplification et renforcement du principe ci-dessus, par exemple par la suppression ou la modification des exonérations qui déchargent le transporteur de sa responsabilité en cas de négligence ou de faute de la part de ses employés ou préposés [voir art. 4, par. 2, al. a et b];

(Suite de la note 5.)

session, Supplément n° 18 (A/8417) [ci-après abrégé comme suit : CNUDCI, Rapport sur la quatrième session (1971)], par. 19; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A. En définissant le domaine de travail dans sa résolution, la CNUDCI citait la résolution adoptée en 1970 par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED. Dans cette résolution, le mot « Convention » désigne la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements [Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764; reproduit dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, chap. II, 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3)], souvent dénommée Convention de Bruxelles de 1924. Les dispositions de fond sont fréquemment désignées par l'expression « Règles de La Haye ».

⁶ Ce programme de travail a été approuvé par la Commission à sa quatrième session : CNUDCI, Rapport sur la quatrième session (1971), par. 22; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A.

⁷ Rapport du Secrétaire général sur la « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (A/CN.9/63/Add.1) [ci-après appelé rapport du Secrétaire général]. Les trois premières parties du rapport du Secrétaire général concernaient les trois premières questions examinées par le Groupe de travail à sa troisième session, telles qu'elles sont énumérées au paragraphe 2 ci-dessus. La quatrième partie, intitulée « Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur », constitue les paragraphes 150 à 269 du rapport (A/CN.9/63/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe).

⁸ Groupe de travail, Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63, par. 57 à 70; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV).

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

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

13. Par conséquent, le Groupe a accordé à la présente session la priorité à cette question. Le document de travail rédigé par le Secrétariat pour faciliter l'examen de la question⁹ proposait des textes fondés respectivement sur la structure de la Convention de Bruxelles de 1924 (« Règles de La Haye ») et sur les dispositions des conventions régissant le transport international de marchandises par air, par chemin de fer, et par route¹⁰.

B. — RÈGLES UNIFIÉES CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR EN CAS DE MANQUEMENT À SES OBLIGATIONS

14. Le Groupe de travail a comparé les conceptions respectives de la Convention de Bruxelles de 1924 (« Règles de La Haye ») et celles d'autres conventions régissant le transport international de marchandises en ce qui concerne la définition de la responsabilité du transporteur.

15. On a fait observer dans le document de travail rédigé par le Secrétariat¹¹ que la Convention de Bruxelles contient des dispositions qui concernent divers aspects des obligations du transporteur. Ainsi, à l'article 3 1) il est stipulé que le transporteur sera tenu d'exercer une diligence raisonnable pour a) mettre le navire en état de navigabilité; b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire; et c) approprier et mettre en bon état les parties du navire où les marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation. En vertu du même article, ces obligations existent « avant et au début du voyage ». En conséquence, on a fait valoir que la responsabilité du transporteur en vertu de cette disposition (par exemple en ce qui concerne la navigabilité du navire) ne s'applique pas pendant toute la durée du voyage. Le paragraphe 2 de l'article 3 énonce une règle plus

⁹ Le document de travail (A/CN.9/WG.III(IV)/WP.6) constitue l'annexe I du rapport, qui est reproduite dans le présent volume, ci-dessous (deuxième partie, IV, 2).

¹⁰ La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie); la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (Convention CIM); et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR). Les dispositions pertinentes de ces conventions sont étudiées dans le rapport que le Secrétaire général a présenté à la troisième session (A/CN.9/63/Add.1), aux paragraphes 215 à 235.

¹¹ A/CN.9/WG.III/WP.6, par. 6 à 11.

générale, selon laquelle le transporteur devra procéder de façon appropriée et soigneuse à la manutention des marchandises, en prendra soin et s'acquittera d'autres fonctions précises concernant la cargaison, mais cette obligation est sujette à diverses exceptions énoncées à l'article 4. Par exemple, à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 4, il est précisé que le transporteur n'est pas responsable des négligences ou fautes du capitaine et d'autres agents et préposés du transporteur « dans la navigation ou dans l'administration du navire »; à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 4, il est stipulé que le transporteur n'est pas responsable des fautes commises par certains de ses agents ou préposés en cas de perte ou de dommage causé à la cargaison du fait d'un incendie ¹².

16. Certains représentants ont fait remarquer que, contrairement à la Convention de Bruxelles, d'autres conventions régissant le transport international des marchandises énoncent la responsabilité du transporteur d'une façon plus catégorique et plus unifiée. En ce qui concerne la disposition du paragraphe 1 de l'article 3, on a fait observer que la responsabilité du transporteur en ce qui concerne l'état de navigabilité du navire devrait s'appliquer pendant toute la durée du voyage.

17. Quelques membres du Groupe de travail ont émis l'opinion qu'il faudrait envisager avec prudence toute modification de la structure et de la conception de la Convention de Bruxelles. Les dispositions en question avaient donné lieu à de nombreuses applications et interprétations qu'il convenait de ne pas négliger.

18. Certains membres ont également estimé que les exceptions susmentionnées de l'article 4, paragraphe 2, alinéas *a* et *b*, étaient justifiées, du moins en partie. L'exception prévue à l'alinéa *a* concernant les fautes des agents ou des préposés du transporteur « dans la navigation... du navire » était appropriée, étant donné les problèmes particuliers aux transports maritimes, et l'énormité des pertes que peut entraîner un abordage en mer. Quelques-uns de ces représentants ont toutefois fait observer qu'il n'y avait pas lieu, selon eux, de maintenir l'exception prévue à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 4 en cas de faute dans « l'administration du navire », car cette exception avait donné lieu à des ambiguïtés et des litiges découlant de l'obligation du transporteur de prendre bien soin de la cargaison. Cependant, on a estimé que de toute façon il fallait maintenir une exception pour le cas des fautes de navigation ¹³. A l'appui de cette opinion, on a fait valoir que la responsabilité juridique des actes des agents du

transporteur découle d'une erreur commise dans le choix de l'agent. Toutefois, les transporteurs maritimes n'ont pas la possibilité de choisir librement le personnel de navigation et pendant le voyage le transporteur ne dirige pas les opérations de navigation du capitaine, du pilote et de l'équipage. On a également fait observer que, en ce qui concerne les fautes de navigation, la situation juridique était clairement définie dans la Convention de Bruxelles. Par ailleurs, si l'on rendait le transporteur responsable des fautes en cas d'abordage, de naufrage, d'échouement, ou de submersion, cela entraînerait des procès très longs et coûteux. Par conséquent, le chargeur aurait toujours besoin de la protection d'une assurance pour les marchandises, et cette double protection pour le chargeur viendrait ajouter au coût total du transport. Un représentant a fait observer qu'en supprimant ces exceptions on aboutirait en fait à la disparition de l'avarie commune, dont la pratique était établie depuis très longtemps. En outre, il était probable que les transporteurs donneraient moins facilement aux sauveteurs, au nom du chargeur, des garanties de paiement de leur rémunération sur la cargaison. On courait donc le risque que, dans certaines circonstances, des opérations de sauvetage qui étaient actuellement entreprises ne le soient plus. Un autre représentant a contesté l'existence d'un lien entre les règles sur la responsabilité envisagées et les actes d'avarie commune et de sauvetage.

19. Plusieurs membres ont également souligné qu'il importait de maintenir l'exception prévue à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 4, en vertu duquel le transporteur n'est pas tenu responsable des fautes de certains de ses agents ou préposés si la cause du dommage ou de la perte est un incendie. Il a été signalé que les incendies à bord des navires proviennent souvent de la cargaison, qui peut prendre feu par combustion spontanée; dans bien des cas, il est impossible de déterminer la cause de l'incendie.

20. On a également fait observer que, si la responsabilité des fautes liées à la navigation ou à un incendie était reportée sur le transporteur, cela augmenterait sensiblement les frais que le transporteur doit encourir, et entraînerait une majoration des taux de fret qui ne serait pas entièrement compensée par une réduction du coût de l'assurance des marchandises pour les chargeurs. Certains représentants ont indiqué qu'en pratique le montant total des frais d'assurance était plus élevé dans le cas où un seul assureur couvrirait l'ensemble des risques que dans celui où la couverture des risques était partagée entre un grand nombre d'assureurs ¹⁴. En revanche, d'autres ont fait observer qu'une assurance unique de l'ensemble des risques entraînerait une réduction des frais d'assurance.

¹² L'exonération de responsabilité pour les fautes de certains agents ou préposés découle de l'expression employée à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 4 : « ... le fait ou la faute du transporteur ». Voir le rapport du Secrétaire général, par. 163 à 166 et le document de travail A/CN.9/WG.III(IV)/WP.6, par. 8.

¹³ Selon une proposition qui a été formulée (A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.9), le texte suivant serait ajouté :

« En cas de naufrage, échouement ou abordage, le transporteur n'est pas responsable si l'accident provient ou résulte de la faute ou de la négligence du capitaine [d'un membre], de l'équipage ou du pilote dans la conduite du navire. »

¹⁴ Un représentant a déclaré qu'une étude approfondie avait révélé que, dans son pays, les taux de fret augmenteraient de 1 à 2 p. 100 alors que les primes d'assurance de la cargaison diminueraient de 5 à 10 p. 100; en général, les taux de fret représentaient environ le double des primes d'assurance, et les modifications proposées entraîneraient une augmentation nette des frais des chargeurs représentant de 1/2 à 1 p. 100 du taux de fret.

21. L'un des membres du Groupe de travail, favorable en principe à une règle énonçant une présomption de faute, a indiqué qu'il ressortait des recherches faites dans son pays que la suppression des exceptions concernant les fautes de navigation et l'incendie mettrait une part considérable des risques jusqu'alors couverts par les assureurs des marchandises à la charge des assureurs de responsabilité et doublerait peut-être le montant des indemnités payées par ces derniers pour perte ou avarie des marchandises. En raison de l'ampleur de cette redistribution des risques entre les deux groupes d'assureurs, il était difficile d'en prévoir les conséquences économiques, mais on ne pouvait méconnaître complètement le risque d'une augmentation nette des frais d'assurance et cela appelait une étude plus approfondie.

22. La plupart des membres du Groupe de travail ont exprimé l'opinion que les transporteurs maritimes devraient être tenus responsables des pertes ou dommages causés à la cargaison du fait d'une faute du transporteur ou de ses agents ou préposés. Les exceptions au principe énoncé dans la Convention de Bruxelles de 1924 correspondaient à la situation des transports maritimes à une époque antérieure, conditions qui sont maintenant révolues par suite des améliorations apportées aux navires, à la navigation et aux communications. A leur avis, la Convention de Bruxelles de 1924 maintenait en vigueur des règles élaborées par les transporteurs maritimes dans leur propre intérêt et auxquelles les chargeurs n'avaient pas été assez puissants pour s'opposer. On a également appelé l'attention sur le coût élevé de l'assurance des marchandises, qui était attribuable à la responsabilité restreinte des transporteurs maritimes; on a fait observer que le niveau de ces coûts entravait l'accès des produits aux marchés mondiaux. Des doutes ont été exprimés à propos de l'opinion selon laquelle le renforcement de la responsabilité du transporteur pour les pertes ou dommages causés à la cargaison ferait augmenter le coût global du transport. On a rappelé que des craintes analogues avaient été exprimées à l'occasion du renforcement de la responsabilité des transporteurs aériens, mais que ces craintes s'étaient révélées sans fondement. A ce propos, il a été observé que les méthodes permettant de répartir les risques par l'intermédiaire de l'assurance étaient bien au point et que le secteur des assurances était concurrentiel. Par conséquent, les transporteurs maritimes et les assureurs des transporteurs et des marchandises seraient en mesure de s'adapter aux modifications des règles relatives à la responsabilité du transporteur.

C. — LE « CATALOGUE DES EXONÉRATIONS »

23. Le Groupe de travail a également examiné les alinéas *c* à *p* du paragraphe 2 de l'article 4, appelé aussi « catalogue des exonérations ». Il a été fait observer que dans ces 14 alinéas on avait essayé d'énumérer les circonstances dans lesquelles le transporteur ne serait

pas considéré comme fautif, et que ces alinéas n'avaient donc aucun effet qui fût indépendant du principe général selon lequel le transporteur ne serait responsable que s'il est fautif.

24. Il a été admis d'une manière générale que cette tentative d'énumération n'était pas satisfaisante car il n'est pas possible de décrire de façon exhaustive ou précise les circonstances constituant une faute ou une absence de faute dans les nombreuses situations susceptibles de se produire à l'occasion des transports maritimes; aussi, ces exonérations avaient-elles donné lieu à des incertitudes et à des contestations.

25. Les représentants ont en général appuyé l'idée de supprimer le « catalogue des exonérations », sauf éventuellement l'alinéa 1 : « sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ». On a fait observer que le Groupe de travail pourrait examiner à sa prochaine session le principe de l'alinéa 1 en même temps que la question du « déroutement » qui est visée au paragraphe 4 de l'article 4, lequel traite également du sauvetage ou de la tentative de sauvetage de vies en mer.

D. — RÈGLE UNIFIÉE CONCERNANT LA CHARGE DE LA PREUVE

26. Le rapport du Secrétaire général examiné par le Groupe de travail à sa troisième session analyse les règles de la Convention de Bruxelles concernant la charge de la preuve ainsi que la jurisprudence pertinente¹⁵. On a fait observer que la Convention de Bruxelles ne s'occupait expressément des questions concernant la charge de la preuve que dans quelques situations de portée limitée, et que les tribunaux avaient formulé des conclusions contradictoires sur un grand nombre de dispositions de la Convention. L'attention a été appelée en outre sur les problèmes qui s'étaient posés lorsque la faute du transporteur venait s'ajouter à quelque autre cause pour occasionner la perte ou le dommage. Les règles relatives à la charge de la preuve dans ce genre de situations ont fait l'objet de contestations et d'incertitudes nombreuses; il a été suggéré d'établir une règle unifiée pour répondre à ce problème¹⁶. Ainsi qu'on l'a déjà noté (par. 12, *supra*), la plupart des représentants qui ont participé à la troisième session ont appuyé l'idée d'une « simplification et unification des règles relatives à la charge de la preuve »¹⁷.

27. A la présente session, la réalisation de l'objectif susmentionné a recueilli un appui général. On a fait

¹⁵ Rapport du Secrétaire général, par. 167 à 177, 236 et 237 et 256 à 269.

¹⁶ Rapport du Secrétaire général, par. 167 à 171 et 267; et document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.6), par. 12 à 18.

¹⁷ Groupe de travail, Rapport sur la troisième session, par. 69; ce paragraphe est cité plus haut au par. 12. Une déclaration générale relative aux réserves et aux doutes concernant les conclusions de la troisième session est également citée au par. 12.

observer que le transporteur est habituellement mieux placé que le chargeur pour connaître et établir les circonstances qui ont amené la perte ou le dommage aux marchandises, et que par conséquent c'est à lui qu'il devrait appartenir de prouver que la perte résulte de circonstances autres que sa propre faute ou sa propre négligence. En revanche, il a été noté que, dans certaines circonstances, il serait difficile au transporteur d'établir la cause de la perte, en particulier lorsque celle-ci résulte d'un incendie (voir par. 19, *supra*).

E. — GROUPE DE RÉDACTION

28. Le Groupe de travail a conclu que les débats dont il vient d'être rendu compte montraient qu'il y avait une base d'accord suffisante pour constituer un groupe de rédaction chargé d'établir un texte énonçant une règle affirmative de la responsabilité fondée sur la faute et une règle unifiée concernant la charge de la preuve. Un groupe de rédaction a donc été créé¹⁸, qui, après avoir examiné la question, a présenté le rapport ci-après.

Première partie du rapport du Groupe de rédaction : responsabilité du transporteur

1. Au cours de ses débats le Groupe de travail a appuyé l'idée de réviser les articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles de 1924, portant sur la question fondamentale de la responsabilité du transporteur, afin d'énoncer une règle affirmative de responsabilité fondée sur la faute et une règle unifiée concernant la charge de la preuve. Le Groupe de rédaction propose ci-après le texte de dispositions qui permettraient d'atteindre ces objectifs et d'aboutir à un compromis.

2. La plupart des membres du Groupe de rédaction ont exprimé l'opinion que ces principes fondamentaux devraient être intangibles et, par conséquent, qu'il y aurait lieu de supprimer toutes les exceptions expressément mentionnées au paragraphe 2 de l'article 4. En revanche, quelques membres ont été d'avis qu'il fallait conserver en totalité ou en partie l'essentiel des alinéas *a* et *b* du paragraphe 2 de l'article 4. Pour essayer d'aboutir à un accord sur un texte de compromis qui soit généralement acceptable, le Groupe de rédaction a formulé le texte ci-après qui établit la règle générale affirmative de la responsabilité fondée sur la faute et qui énonce une règle unifiée en ce qui concerne la charge de la preuve, avec une réserve portant sur la perte ou le dommage résultant d'un incendie (voir par. 3 ci-après, al. 2).

3. En conséquence, le Groupe de rédaction recommande que le texte suivant soit soumis au Groupe de travail :

« 1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises transportées si l'événement qui a causé la perte ou le dommage a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous garde au sens de l'article [], à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont

pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

« 2. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou agents.

« 3. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou agents, concourt avec une autre cause pour occasionner la perte ou le dommage, le transporteur ne sera responsable que de la fraction de la perte ou du dommage qui est imputable à cette faute ou négligence à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence. »

4. Le Groupe de rédaction recommande le texte qui précède en tant que compromis conciliant les divergences de vues sur la question de la responsabilité du transporteur.

5. Le texte établi par le Groupe de rédaction remplacerait les paragraphes 1 et 2 de l'article 3 et les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924.

6. Le Groupe de travail recommande en outre que la question du « sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » [art. 4, par. 2, al. 1] soit examinée à la session de février 1973 en même temps que celle du « déroutement » qui est visée au paragraphe 4 de l'article 4, lequel porte aussi, en partie, sur la question du sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

F. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

29. A l'occasion de la présentation du rapport précité du Groupe de rédaction, il a été fait observer que ce dernier avait élaboré son projet de disposition dans un esprit de compromis. Quelques membres du Groupe de rédaction avaient préconisé un texte qui n'aurait pas contenu de dérogation au principe général du paragraphe 1, alors que d'autres s'étaient déclarés en faveur de l'inclusion dans le texte d'exonérations spécifiques de responsabilité en faveur des transporteurs en cas d'incendie et de faute de navigation. Malgré ces divergences de vues, les membres du Groupe de rédaction, soucieux de parvenir à un accord général, avaient été convenus de recommander le texte de compromis reproduit dans leur rapport. Ce texte ne prévoit pas d'exonération en cas de faute de navigation mais au paragraphe 2 il énonce une règle spéciale concernant la charge de la preuve en cas d'incendie.

30. On a fait valoir également que, si certaines de ses dispositions risquaient de soulever des difficultés, le texte présenté par le Groupe de rédaction n'en constituait pas moins une simplification et un éclaircissement remarquables des dispositions complexes et ambiguës de la Convention de Bruxelles. En conséquence, le Groupe de rédaction avait été d'avis qu'il n'était pas souhaitable de conserver l'énumération figurant dans le « catalogue des exonérations » (voir par. 23 et 24). En outre, il avait estimé que, si l'on adoptait une règle générale fondée sur une présomption de faute, il était inutile d'énumérer les obligations les plus importantes du transporteur aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention, puisqu'en vertu de la règle générale le transporteur devrait s'acquitter avec diligence

¹⁸ Le Groupe de rédaction était composé des représentants des pays suivants : Argentine, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Union des Républiques socialistes soviétiques et Tanzanie. Il a élu au poste de président M. E. Chr. Selvig (Norvège).

de toutes les obligations que le contrat de transport mettait à sa charge.

31. Quelques membres du Groupe de travail se sont déclarés peu satisfaits de la règle énoncée au paragraphe 2 et qui, en cas d'incendie, fait obligation au chargeur de prouver que le transporteur est fautif. L'avis a été exprimé que le transporteur était mieux placé que le chargeur pour fournir des preuves concernant la cause d'un incendie pendant le transport et les mesures prises pour lutter contre lui, et qu'il serait si difficile pour le chargeur de fournir des preuves à l'appui de sa cause que la disposition recommandée équivalait à l'exonération visée à l'article 4, paragraphe 2, alinéa b, de la Convention de Bruxelles.

32. Un représentant a indiqué que, s'il pouvait accepter, dans un esprit de compromis, une disposition d'espèce concernant la charge de la preuve en cas d'incendie, il faudrait cependant alléger la charge de la preuve imposée au chargeur s'agissant de certaines circonstances qui ne sont connues que du transporteur. Il conviendrait donc de prendre en considération la variante ci-après en lieu et place du paragraphe 2 :

« Toutefois, si la perte ou le dommage résulte d'un incendie, le transporteur ne sera pas responsable s'il établit que le navire avait les moyens appropriés pour prévenir cet incendie et que lors de l'incendie lui, ses préposés ou agents, ont pris toutes les mesures raisonnables pour l'éviter ou en réduire les conséquences, à moins que le demandeur ne prouve la faute ou la négligence du transporteur, de ses agents ou préposés. »

Un autre représentant a indiqué qu'il appuyait le texte de compromis mais que si l'on devait rédiger un texte de remplacement il donnerait sa préférence à la proposition ci-dessus.

33. D'autres représentants ont fait observer que la perte résultant d'un incendie ou d'une explosion posait des problèmes spéciaux qui justifiaient un traitement spécial; pendant les transports en mer, le feu prend généralement dans la cargaison qui peut être l'objet d'une combustion spontanée. En outre, il est difficile pour le transporteur d'établir l'origine précise d'un incendie.

34. Quelques représentants ont dit qu'il aurait fallu adopter la proposition tendant à prévoir une exonération en cas d'erreur de navigation. D'autres se sont déclarés opposés à l'idée d'une telle exonération, et ont dit qu'ils avaient accepté la disposition d'espèce du paragraphe 2 concernant la charge de la preuve en cas d'incendie en tant qu'élément d'un compromis global sur la question générale des exonérations spéciales en faveur du transporteur. Si l'on ajoutait une exonération pour erreur de navigation, ils ne seraient pas en mesure d'appuyer la disposition de compromis concernant la charge de la preuve en cas d'incendie.

35. Un représentant a formulé une objection contre les dispositions du paragraphe 3 concernant les causes contributives de la perte ou du dommage. Le dernier membre de phrase posait des problèmes en raison de

sa tournure négative et parce que, d'une façon générale, il imposait au transporteur une lourde charge en l'obligeant à prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute.

36. La plupart des membres du Groupe de travail ont indiqué qu'ils appuyaient quant au fond le texte de compromis relatif à la responsabilité du transporteur qui avait été élaboré par le Groupe de rédaction.

37. A cet égard, il a été fait observer que le Groupe de travail voudrait peut-être examiner certains aspects déterminés du texte de compromis à la lumière des faits nouveaux qui pourraient se produire en ce qui concerne les conséquences concrètes des règles proposées, leurs effets sur l'avarie commune et les opérations de sauvetage et, enfin, les relations entre ces dispositions et les décisions futures du Groupe de travail concernant la limitation de responsabilité par unité.

II. — Clauses compromissoires

A. — INTRODUCTION

38. Dans la résolution qu'elle a adoptée à sa quatrième session, la CNUDCI a inscrit la question de la « juridiction » parmi les sujets à examiner par le Groupe de travail¹⁹. Conformément au programme de travail établi par ce dernier, le rapport du Secrétaire général (A/CN.9/63/Add.1, *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe) comprenait une section sur les « clauses attributives de juridiction » où sont examinés notamment le choix de la juridiction (par. 75 à 126) et les clauses compromissoires (par. 127 à 148).

39. Le Groupe de travail a examiné à sa troisième session plusieurs solutions possible s'agissant de l'adjonction à la Convention de Bruxelles de 1924 (Règles de La Haye) de dispositions concernant a) le choix des lieux où une action en justice ou une procédure d'arbitrage pourraient être engagées et b) la garantie que les Règles de La Haye seraient appliquées dans de telles actions et dans de telles procédures. Le Groupe de travail a adopté un avant-projet de disposition sur les clauses d'élection de for²⁰, d'après lequel le demandeur a le choix entre plusieurs lieux, nonobstant l'insertion dans le connaissance d'une clause spécifiant le lieu où l'action peut être engagée. En revanche, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né serait réputé valable.

40. À sa troisième session, le Groupe de travail a examiné également la question des clauses compro-

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

²⁰ Groupe de travail, Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63), par. 39; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

missoires (Rapport, par. 49 à 56). Il a étudié les propositions présentées dans le rapport du Secrétaire général et les propositions faites par ses membres en cours de session. L'idée d'inclure dans les Règles de La Haye une disposition qui traiterait du lieu où la procédure d'arbitrage peut se dérouler et qui garantirait dans toutes ces procédures l'application des Règles de La Haye a reçu un appui général. Toutefois, le Groupe de travail n'a pas eu assez de temps à sa troisième session pour achever l'examen de cette question et il a décidé de le reprendre à sa quatrième session (Rapport, par. 56).

B. — EXAMEN DE LA QUESTION DES CLAUSES COMPROMISSOIRES À LA QUATRIÈME SESSION

41. À la présente session, le Groupe de travail a repris l'examen de la question des clauses compromissaires dans les connaissements. Un document de travail établi par le Secrétariat²¹ analyse un choix de dispositions qui correspondent aux propositions faites par des membres du Groupe de travail à la troisième session²², et aux propositions formulées dans le rapport du Secrétaire général (par. 136, 141 et 147).

42. Les six propositions reproduites dans le document de travail du Secrétariat (dénommées ci-après propositions A à F) présentent certaines caractéristiques communes mais diffèrent beaucoup sur un certain nombre d'aspects importants. Toutes ces propositions ont ceci de commun a) qu'elles n'imposent aucune restriction à la faculté des parties de se mettre d'accord, après la naissance du litige, sur n'importe quel lieu pour engager la procédure d'arbitrage et b) que les dispositions de la Convention doivent s'appliquer à toutes les procédures d'arbitrage. Toutes ces propositions sauf une reprennent le principe de la validité des clauses compromissaires dans les connaissements. En revanche, elles diffèrent sur le mode de détermination du lieu de l'arbitrage; il y a de grandes différences en ce qui concerne la mesure dans laquelle le connaissement pourrait déterminer le lieu de l'arbitrage, et les effets de la désignation de ce lieu par un organisme d'arbitrage.

43. Le Groupe de travail a examiné les diverses solutions présentées dans les propositions A à F. Il a été convenu, en premier lieu, qu'en cas de litige né d'un contrat de transport les parties devraient avoir la faculté de s'entendre pour le soumettre à arbitrage et de spécifier le lieu de l'arbitrage; dans ces accords concernant le règlement d'un litige on ne retrouverait pas les éléments des contrats d'adhésion qui caractérisent habituellement le contrat de transport. En outre, les membres du Groupe de travail se sont accordés à

penser que toute disposition relative à l'arbitrage qui pourrait être ajoutée à la Convention devrait prévoir que cette dernière doit s'appliquer dans toutes les procédures d'arbitrage.

44. La plupart des représentants se sont déclarés en faveur de l'idée d'ajouter à la Convention une disposition permettant l'insertion de clauses compromissaires dans les connaissements. Nombre de représentants ont indiqué qu'ils n'appuyaient cette idée que dans la mesure où le demandeur aurait l'assurance que le lieu d'arbitrage serait commode pour lui. Ces représentants se sont en général déclarés en faveur de la solution retenue par le Groupe de travail à sa troisième session en ce qui concerne les clauses d'élection de for; c'est cette solution qui est reprise dans la proposition E du document de travail du Secrétariat (par. 20). D'après cette formule, le demandeur aurait la faculté de choisir son for arbitral entre plusieurs lieux spécifiés dans la Convention, y compris les États sur le territoire desquels sont situés le port de chargement et le port de déchargement. Toutefois, d'autres représentants ont estimé que des difficultés pourraient surgir, en particulier pour les États sans littoral, si les lieux d'arbitrage autorisés étaient situés uniquement dans les États où se trouvent les ports de chargement et de déchargement.

45. Quelques représentants se sont déclarés en faveur de la formule retenue dans les propositions A et B. Selon cette formule, la Convention contiendrait une disposition qui autoriserait la désignation dans le connaissement, soit d'un lieu déterminé où la procédure d'arbitrage devrait être engagée, soit d'un corps arbitral qui à son tour désignerait le lieu de l'arbitrage. L'un de ces représentants a indiqué que, dans le contexte du commerce international, il n'y avait pas lieu de se préoccuper par trop de l'élément d'adhésion dans les contrats de transport étant donné que, dans le cas des transports par lignes régulières, les armateurs et les propriétaires de cargaisons avaient tendance à se consulter de plus en plus.

46. Plusieurs autres représentants ont rappelé qu'ils appuyaient la formule de la proposition F aux termes de laquelle le recours à l'arbitrage serait limité aux cas dans lesquels les parties conviendraient d'y recourir après la naissance du litige. Les parties pourraient alors choisir n'importe quel lieu comme for arbitral. Ces représentants ont indiqué que le contrat de transport devait continuer à être considéré comme un contrat d'adhésion; la partie qui rédige le contrat ne devrait pas avoir la faculté d'imposer au chargeur un lieu d'arbitrage qui, dans la plupart des cas, ne serait pas commode pour le chargeur ou le destinataire. De l'avis de ces représentants, ce grave problème pourrait être évité si la possibilité de recourir à l'arbitrage était laissée à la discrétion des parties par voie d'accord spécifique après la naissance du litige. À cet égard, un représentant a fait observer que, dans toute discussion visant à résoudre ce problème, il importait de tenir compte des intérêts des pays en voie de développement, et en particulier de ceux des petits chargeurs dont les cargaisons sont composées de marchandises diverses.

²¹ A/CN.9/WG.III/WP.7. Ce document de travail constitue l'annexe 2 du rapport, reproduite dans le présent volume, ci-dessous (deuxième partie, IV, 3).

²² Groupe de travail, Rapport sur la troisième session, par. 53 à 55.

C. — GROUPE DE RÉDACTION

47. Il a été convenu d'une manière générale que malgré les divergences de vues sur la solution à apporter aux problèmes que pose la question des clauses compromissoires, il y avait une base d'accord suffisante pour justifier le renvoi de cette question au Groupe de rédaction. Après avoir examiné ce sujet, le Groupe de rédaction a présenté le rapport ci-après :

*Deuxième partie du projet de rapport du Groupe de rédaction :
clauses compromissoires*

1. Le Groupe de rédaction a examiné la question de l'adjonction à la Convention de Bruxelles de 1924 d'une disposition relative aux clauses compromissoires. Des vues divergentes ont été exprimées à ce sujet par des membres du Groupe de rédaction. Toutefois, il a été possible au cours de la discussion de parvenir à un consensus général reflété dans le texte qui figure au paragraphe 2 ci-dessous.

2. Le Groupe de rédaction recommande la disposition ci-après concernant les clauses compromissoires :

Projet de disposition proposé

« 1. Sous réserve des dispositions du présent article seront admis toute clause ou tout accord renvoyant à l'arbitrage les litiges qui pourraient découler d'un contrat de transport.

« 2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur,

« a) Soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé

« i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou

« ii) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou

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

« b) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.

« 3. L'arbitre (les arbitres) ou le tribunal arbitral doit (doivent) appliquer les règles de la Convention.

« 4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées être incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

« 5. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport. »

Notes concernant le projet de révision proposé

3. S'agissant du paragraphe 2 du projet de disposition proposé, le Groupe de rédaction a examiné la question de savoir si la procédure d'arbitrage devrait être engagée uniquement dans les États qui sont parties à la Convention. Si l'on adoptait une disposition à cet effet, le demandeur pourrait choisir parmi les lieux visés au paragraphe 2, le lieu choisi devant se trouver sur le territoire d'un État partie à la Convention (État contractant). La majorité des membres du Groupe de rédaction s'est déclarée en faveur d'une disposition stipulant que la procédure d'arbitrage doit être engagée dans un État contractant, étant entendu que cette disposition ne devrait entrer en vigueur qu'après qu'un nombre substantiel d'États seraient devenus parties à la Convention. Un membre

du Groupe de rédaction a proposé un texte qui tient compte de ce point de vue. Il est ainsi libellé :

« 6. Le mot « État » au sens du présent article est réputé signifier « État contractant » dès lors que [] États dont [] États possédant chacun une flotte d'un tonnage total d'au moins [] sont devenus parties à la Convention. »

Le Groupe de rédaction a approuvé cette proposition quant au fond, mais il recommande que la question de son libellé et de sa place dans le texte soit examinée plus avant à un stade ultérieur.

4. Le Groupe de rédaction fait observer que le paragraphe 2 du projet de disposition proposé prévoit que le demandeur, lorsqu'il exercera sa faculté d'option, aura le choix entre les lieux visés aux alinéas a et b.

D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

48. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Groupe de rédaction reproduit ci-dessus. La majorité des membres du Groupe de travail a approuvé ce rapport, y compris le projet de disposition proposé.

49. Quelques représentants ont indiqué qu'ils avaient accepté le compromis réalisé au sein du Groupe de travail, mais qu'ils préféreraient la solution envisagée dans le projet de proposition F ci-dessus. A ce propos, ces représentants ont formulé plusieurs observations. Il a été indiqué que, parmi les possibilités offertes au paragraphe 2 du projet de disposition, il y en avait une selon laquelle le demandeur peut choisir le lieu spécifié, le cas échéant, dans le connaissance (par. 2, al. b). La possibilité d'opter pour cette solution donnerait au demandeur, s'il est transporteur, la faculté de choisir un lieu déjà désigné par lui dans le connaissance, de sorte que le propriétaire de la cargaison défendeur serait obligé d'accepter le choix d'un lieu qui ne lui conviendrait pas. Quelques représentants ont réservé leur position au sujet de l'alinéa b du paragraphe 2 du projet de disposition proposé. On a également fait observer que l'emploi des mots « demandeur » et « défendeur » n'est pas satisfaisant dans le contexte de l'arbitrage, puisque ces mots peuvent être appliqués sans distinction au transporteur aussi bien qu'au propriétaire de la cargaison. Il serait peut-être préférable d'employer des termes qui indiqueraient plus exactement les rôles respectifs des parties au différend. Certains représentants ont également fait remarquer qu'une « procédure régulière » doit être suivie en ce qui concerne aussi bien la procédure d'arbitrage que le choix des arbitres; l'arbitre ou l'organe d'arbitrage ne doit pas être nommé avant que se soit produit l'événement qui a donné naissance au litige. Les représentants qui faisaient cette observation ont expliqué que certains de ces points posaient des questions de principe.

50. Toutefois, d'autres représentants ont rappelé au Groupe de travail que le texte du projet de disposition sur les clauses compromissoires était le résultat d'un compromis soigneusement élaboré à partir de positions initialement divergentes. On a fait observer que le demandeur est généralement le propriétaire de la cargaison et que le paragraphe 2 du projet de disposition proposé offre au demandeur le choix de plusieurs lieux où la procédure d'arbitrage peut être enga-

gée. Parmi ces différents lieux, il s'en trouve (par exemple, les États où sont situés le port de chargement et le port de déchargement) qui normalement seraient commodes pour les propriétaires de cargaison et dont le choix serait équitable pour les deux parties, puisqu'il existe un rapport entre ces lieux et le transport des marchandises.

51. On a souligné que le lieu désigné dans le connaissement n'était qu'une possibilité parmi plusieurs offertes au demandeur. La garantie de pouvoir choisir l'un des lieux mentionnés à l'article 2 est assurée par le paragraphe 4 du projet de disposition proposé, qui stipule notamment que toute tentative visant à diminuer le nombre de possibilités offertes au demandeur au paragraphe 2 serait nulle et non avenue (par. 47, ci-dessus) ²³.

52. Les mêmes représentants ont déclaré qu'ils persistaient à penser que les dispositions relatives à l'arbitrage, s'il fallait en adopter, devraient tendre à donner plein effet aux clauses et pactes compromissaires contenus dans les contrats de transport, sous réserve que le contrat stipule que les dispositions de fond de la Convention seront appliquées pour toutes les procédures d'arbitrage, et que les procédures d'arbitrage seront engagées dans les États Parties à la Convention. De l'avis de ces représentants, les dispositions contenues dans le projet proposé risquaient de compliquer considérablement les opérations de transports maritimes.

III. — Travaux futurs

53. Le Groupe de travail a examiné les sujets à aborder au cours des travaux futurs, tels qu'ils étaient énumérés sous le point 5 dans les annotations à l'ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.8). Il était souligné dans ces annotations que le Groupe de travail, à sa troisième session ²⁴, avait décidé que les autres sujets énumérés dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session seraient abordés à la session de février 1973 du Groupe de travail ²⁵.

54. Ces sujets, qui seront examinés dans un rapport du Secrétaire général, sont les suivants : 1) les transbordements, 2) le déroutement, 3) la prescription, 4) les définitions figurant à l'article premier de la Convention (« transporteur », « contrat de transport », « navire »), 5) l'élimination dans les connaissements des clauses frappées de nullité, 6) la limitation de responsabilité par unité.

55. Il a été convenu d'une manière générale que les sujets les plus étroitement liés à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur devraient être

abordés en premier. C'est pourquoi la priorité devrait être donnée à la limitation de la responsabilité par unité, aux transbordements et au déroutement.

56. L'attention a été appelée sur la recommandation faite par la CNUDCI, à sa cinquième session ²⁶, que le Groupe de travail ne perde pas de vue la possibilité de préparer une nouvelle convention au lieu de simplement réviser et développer les règles de la Convention de Bruxelles de 1924. C'est pourquoi le Groupe de travail a décidé que le « Mémoire concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer » ²⁷, présenté par un membre du Groupe de travail, devrait être examiné à la cinquième session du Groupe.

57. Un représentant a suggéré qu'à propos de ses travaux futurs, le Groupe garde présents à l'esprit un certain nombre d'autres sujets susceptibles d'être examinés, notamment les chartes-parties qui touchent aux questions traitées dans le projet sur la responsabilité du transporteur, la question d'un code d'arbitrage maritime, la compétence *in rem* et les procédures de saisie qui ont un rapport avec les questions traitées dans le projet sur les clauses attributives de juridiction, les autres systèmes de limitation de la responsabilité, comme ceux qui sont contenus dans certaines autres conventions maritimes et qui intéressent le problème de la limitation, forfaitaire ou par unité, de la responsabilité, et les règles relatives aux contrats de transport combiné. Un autre représentant a exprimé des réserves au sujet de l'examen de ces questions et a estimé que le Groupe de travail devrait en premier lieu étudier les autres problèmes relatifs au contrat de transport maritime de marchandises qui ne sont pas énumérés dans la résolution de la CNUDCI. Un autre représentant a proposé que le Groupe de travail étudie les problèmes touchant à la définition des préposés et des agents. L'observateur de la CNUCED a informé le Groupe de travail que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED étudierait la question des chartes-parties à sa prochaine session; il a également informé le Groupe de travail de l'intérêt que la CNUCED portait à la question du transport combiné de marchandises. L'observateur de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) a indiqué que la révision de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer figurait à l'ordre du jour de son organisation; l'observateur de l'UNIDROIT a fait savoir que son organisation continuait de suivre la question du transport combiné de marchandises.

58. Le Groupe de travail a décidé que sa cinquième session, qui se tiendrait à New York, aurait lieu du 5 au 16 février 1973. Il a été reconnu qu'une période de travail de deux semaines serait préférable à la période de trois semaines initialement prévue pour cette session.

²³ Un représentant a proposé de préciser le sens de cette disposition en insérant à la deuxième ligne du paragraphe 2 du texte anglais le mot « *either* » entre les mots « *at* » et « *one* » (sans objet en français).

²⁴ Groupe de travail, Rapport sur la troisième session, par. 72; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

²⁵ CNUDCI, Rapport sur la quatrième session (1971), par. 19; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A.

²⁶ CNUDCI, Rapport sur la cinquième session (1972), par. 51; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, première partie, II, A.

²⁷ A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.1.

2. Document de travail du Secrétariat; annexe I du rapport du Groupe de travail (A/CN.9/74*) : perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes		Paragraphes
INTRODUCTION	1-3	II. — MODIFICATIONS QU'IMPLIQUERAIT L'APPLICATION D'UN RÉGIME UNIFORME EN CE QUI CONCERNE LA CHARGE DE LA PREUVE	21-32
I. — CONSIDÉRATIONS TENDANT À L'APPLICATION DU PRINCIPE GÉNÉRAL DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR POUR FAUTE	4-20	III. — RÉCAPITULATION DES DIVERSES MODIFICATIONS SUGGÉRÉES AU TEXTE DES ARTICLES 3 ET 4	33-35
A. — Introduction	4-5	Variante A	34
B. — Moyens d'appliquer les principes généraux examinés par le Groupe de travail à sa troisième session	6-20	Variante B	35
1. Navigation et administration	6-7	IV. — RÈGLES DE RESPONSABILITÉ SOUS LE RÉGIME DES CONVENTIONS RELATIVES À D'AUTRES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	36-47
2. Incendie	8	A. — Introduction	36
3. Navigabilité pendant le voyage	9-11	B. — Dispositions de fond sous le régime d'autres conventions internationales	37-39
4. Cas où la faute du transporteur coexiste avec l'une des exceptions prévues à l'article 4	12-20	C. — Charge de la preuve	40
a) Introduction	12-15	D. — Récapitulation des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur sous le régime des autres conventions internationales	41-42
b) Première solution : insertion d'une disposition précisant la portée de l'article 4	16	Variante C	42
c) Seconde solution : suppression des exceptions	17-18	E. — Comparaison des règles fondées sur d'autres conventions de transport et des dispositions fondées sur les Règles de La Haye	43-47
d) La clause « sous réserve de » du paragraphe 2 de l'article 3	19-20		

Introduction

1. À sa troisième session, qui a eu lieu à Genève du 31 janvier au 11 février 1972, le Groupe de travail a commencé à examiner le dernier point, et le plus général, de son ordre du jour, à savoir les perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur. Dans son rapport, le Groupe de travail¹ a résumé la discussion en ces termes :

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

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

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

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

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

2. À la troisième session du Groupe de travail, la plupart des représentants ont été d'avis qu'il fallait tenir une session spéciale pour achever l'examen des questions abordées, en accordant la priorité à la ques-

¹ Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session, tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (abrégé ci-après comme suit : Rapport du Groupe de travail) [A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV].

tion fondamentale de la responsabilité du transporteur. À sa cinquième session (A/8717, par. 51*), la Commission a approuvé la réunion de cette session spéciale et a noté que « le Groupe de travail devrait donner la priorité dans ses travaux à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur... »

3. Le présent document de travail a été établi pour faciliter l'examen par le Groupe de travail de cette question prioritaire². Les considérations d'ordre général dont il s'inspire ont déjà été exposées dans les documents précédemment soumis au Groupe de travail : Rapport du Secrétaire général intitulé « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements, A/CN.9/63/Add.1** » (appelé ci-après rapport du Secrétaire général), et rapport du secrétariat de la CNUCED « Connaissements, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 » (appelé ci-après rapport du secrétariat de la CNUCED). Dans ce document de travail sont décrites et examinées les modifications des Règles de La Haye qu'impliqueraient l'application du principe général de la responsabilité du transporteur pour faute et l'établissement d'un régime unifié de la charge de la preuve³. Les première, deuxième et troisième parties du présent document examinent les différents moyens d'atteindre ces deux objectifs dans le cadre général des Règles de La Haye. La quatrième partie envisage le moyen d'y parvenir par l'adoption de dispositions qui s'aligneraient sur celles des conventions internationales existantes sur le transport de marchandises par air, par chemin de fer et par route.

I. — Considérations tendant à l'application du principe général de la responsabilité du transporteur pour faute

A. — INTRODUCTION

4. Les dispositions des Règles de La Haye qui opèrent la répartition des risques de perte et de dommage des marchandises entre le propriétaire des marchandises et le transporteur figurent principalement dans les

* *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, première partie, II, A.

** *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe.

² A la troisième session du Groupe de travail, certains membres ont exprimé l'espoir que le Secrétariat serait en mesure de rédiger à l'intention du Groupe un document de travail sur la question. Le Secrétariat a indiqué qu'il ferait tout son possible pour répondre à cette demande. Il tient à remercier M. Robert Hellawell, professeur de droit à l'Université Columbia, de l'aide que celui-ci lui a apportée.

³ Plusieurs exceptions au principe de la responsabilité du transporteur pour faute ne sont pas envisagées dans le présent document parce qu'elles ont été déjà examinées dans des rapports précédemment soumis au Groupe de travail : animaux vivants (art. 1^{er}, c); marchandises en pontée (art. 1^{er}, c) et dispositions concernant la période pendant laquelle le transporteur est responsable (art. 1^{er}, e); on n'a pas non plus pris en considération deux autres dispositions de droit maritime très utilisées qui peuvent être considérées comme exonérant le transporteur de la responsa-

articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles de 1924. L'article 3 énonce les obligations du transporteur à l'égard des marchandises :

« 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

« a) Mettre le navire en état de navigabilité;

« b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

« c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

« 2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

«... »

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 prévoient diverses exceptions aux obligations que l'article 3 met à la charge du transporteur⁴.

bilité des conséquences de sa faute. La première de ces dispositions est la limitation de responsabilité par colis ou unité (art. 4, 5) de la Convention de Bruxelles de 1924. Le rapport du Secrétaire général qui sera présenté à la cinquième session du Groupe de travail contiendra une étude de la question. La deuxième disposition est la limitation générale de responsabilité des propriétaires de navires qui figure dans la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (1957). Au sujet de cette limitation, voir le rapport du Secrétaire général, par. 201.

4

Article 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

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

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un « acte de Dieu »;

e) De faits de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

5. Dans la quatrième partie du rapport du Secrétaire général, ces dispositions sont analysées, ainsi que les diverses interprétations auxquelles elles donnent lieu. Les dérogations que les Règles de La Haye apportent au principe de la faute, principe approuvé par la majorité des membres du Groupe de travail, y sont décrites de manière assez détaillée. En résumé, les articles 3 et 4 tiennent le transporteur généralement responsable à l'égard du chargeur de la perte ou du dommage des marchandises causés par la faute du transporteur et de ses employés, mais ce principe souffre deux grandes exceptions : erreur dans la navigation et dans l'administration du navire [art. 4 2), a] et incendie [art. 4 2), b].

B. — MOYENS D'APPLIQUER LES PRINCIPES GÉNÉRAUX
EXAMINÉS PAR LE GROUPE DE TRAVAIL À SA TROISIÈME SESSION

1. *Navigation et administration*

6. Dans son rapport, le Groupe de travail aboutissait à la conclusion que ses travaux devraient porter notamment sur « [la] simplification et [le] renforcement du principe de la faute », par exemple « par la suppression ou la modification des exonérations qui déchargent le transporteur de sa responsabilité en cas de négligence ou de faute de la part de ses employés ou préposés [voir article[s] 4 2), a]... ». Il s'agit de la disposition qui exonère le transporteur de sa responsabilité en cas de négligence dans la navigation ou dans l'administration du navire. Les diverses considérations qui militent en faveur de la suppression de cette disposition sont exposées dans le rapport du Secrétaire général ⁵, et il n'y a pas lieu de les rappeler ici.

7. Si le Groupe de travail décide que le transporteur devrait être responsable envers le chargeur du dommage causé par une négligence dans la navigation ou dans l'administration du navire, il doit examiner s'il est possible d'appliquer ce principe simplement en supprimant l'alinéa a de l'article 4 2) ou s'il faut également

introduire à cette fin une disposition expresse. Il convient de noter ici que si cet alinéa était supprimé les tribunaux pourraient parvenir au résultat recherché par le Groupe de travail en l'absence d'une disposition expresse. C'est ainsi que, comme il est dit dans le rapport du Secrétaire général (par. 244 et 245), lorsqu'un demandeur prouve que la marchandise a été mise à bord en bon état et livrée à destination en mauvais état, le transporteur ne peut normalement dégager sa responsabilité qu'en invoquant une clause particulière d'exonération. Si l'alinéa a de l'article 4 2) était supprimé, le transporteur ayant commis une faute dans la navigation ou dans l'administration du navire ne pourrait invoquer aucune clause d'exonération et serait dès lors probablement jugé responsable. Toutefois, comme on l'a dit plus haut, la Convention de Bruxelles énonce les obligations du transporteur à l'article 3 et les exceptions à ces obligations à l'article 4. Or, l'article 3 (non plus qu'aucun autre article de la Convention de Bruxelles) n'énonce d'obligation en ce qui concerne la navigation et l'administration du navire, d'où il s'ensuit qu'en supprimant simplement l'alinéa a de l'article 4 2) on n'aurait guère la certitude de parvenir au résultat recherché en ce qui concerne la responsabilité du transporteur. Une obligation expresse de diligence en matière de navigation et d'administration, inscrite à l'article 3, serait en harmonie avec l'ensemble de la Convention et dissiperait toutes les incertitudes. Un nouveau paragraphe 3, inséré à l'article 3, pourrait se lire comme suit :

« 3. Le transporteur fera preuve de diligence et de prudence dans la navigation et dans l'administration du navire. »

2. *Incendie*

8. L'autre disposition de l'article 4 qui est incompatible avec le principe général de la responsabilité du transporteur pour faute est l'alinéa 2, b, relatif aux cas d'incendie. Comme il est indiqué dans le rapport du Secrétaire général (par. 163 à 166), l'alinéa 2, b, signifie que la négligence des employés du transporteur, qui a provoqué l'incendie, n'engage pas nécessairement la responsabilité du transporteur; la faute doit être imputable au transporteur lui-même. Selon certaines décisions rendues dans le cas de compagnies d'armateurs, la responsabilité du transporteur peut être engagée par la négligence d'un employé de rang élevé ou d'un officier ⁶. Que cette distinction soit faite ou non dans tous les cas, il est évident que le propriétaire de navire ne sera pas tenu responsable de la négligence de tous ses employés. La perte ou le dommage causé par l'incendie n'est pas, semble-t-il, d'un ordre tellement particulier qu'il justifie cette règle exorbitante. Il semble que des considérations de principe analogues s'appliquent aux dommages causés par l'incendie et aux autres types de dommage, c'est-à-dire que du point de vue de l'assurance, de l'exploitation économique, de l'équité

(Suite de la note 4.)

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

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

⁵ Par exemple, aux paragraphes 240 à 243.

⁶ Tetley, *Marine Cargo Claims* 112 (1965) : *Earle v. Stoddart*, 287 U.S. 420, 425 (1932) : *Gilmore and Black, The Law of Admiralty* 698 (1957).

et du contentieux, aspects divers dont traite le rapport du Secrétaire général (par. 246 et 178 à 214), on serait amené à envisager la responsabilité pour les dommages causés par l'incendie de la même manière que la responsabilité pour tout autre type de dommage. Il convient toutefois de souligner qu'il est souvent difficile, sinon impossible, pour le transporteur de déterminer la cause des incendies à bord. A la troisième session du Groupe de travail, on a fait valoir qu'en pareil cas l'absence d'exonération en cas d'incendie (et le renversement de la charge de la preuve) reviendrait à imposer au transporteur une responsabilité objective⁷. Cependant, le propriétaire des marchandises se trouve généralement plus mal placé encore pour établir la cause d'un incendie à bord et il semblerait, en conséquence, qu'une règle en sens contraire lui ôterait tout recours, quelle que puisse être la faute du transporteur. Quoi qu'il en soit, s'il doit y avoir une règle générale de responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage des marchandises causé par sa faute ou par la faute de ses employés, il s'ensuit normalement que la clause relative aux cas d'incendie doit être éliminée.

3. Navigabilité pendant le voyage

9. Le paragraphe 1 de l'article 3 prévoit que le transporteur a l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité, mais il limite l'étendue de cette obligation en précisant : « avant et au début du voyage ».

10. Le transporteur ne manque donc pas à ses obligations au regard du paragraphe 1 lorsqu'il laisse un état d'innavigabilité se produire après le début d'un voyage⁸, et cela même s'il y a eu négligence de sa part. En l'état actuel du droit, cette négligence serait vraisemblablement considérée comme une négligence dans l'administration du navire, ce qui aurait pour conséquence que le transporteur ne serait pas responsable de la perte ou du dommage des marchandises.

11. Il va de soi que les modifications proposées précédemment aux articles 3 et 4 auraient pour effet de rendre le transporteur responsable des dommages causés aux marchandises par une négligence dans l'administration du navire ainsi que dans les soins à prendre des marchandises. Si ces modifications sont adoptées, le fait que l'obligation du transporteur de fournir un navire en état de navigabilité est limitée par la clause « avant et au début du voyage » ne tire sans doute guère à conséquence. Toute faute du transporteur qui aurait pour effet de mettre le navire en état d'innavigabilité pendant le voyage serait très probablement considérée comme une faute dans l'administration du navire ou dans les soins à prendre des marchandises, le transporteur étant responsable dans les deux cas. Toutefois, il y a toujours la possibilité d'une lacune — par exemple si un tribunal juge qu'un acte de négligence mettant le

navire en état d'innavigabilité ne relève ni de l'administration du navire ni de la navigation ni des soins à prendre des marchandises. Soustraire le transporteur à sa responsabilité du fait de cet acte serait aller contre le principe général de la responsabilité du transporteur pour faute. Pour prévenir cette lacune, il faudrait envisager de modifier le paragraphe 1 de l'article 3, dont le membre de phrase liminaire pourrait se lire comme suit :

« Le transporteur sera tenu avant, [et] au début et pendant toute la durée du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour : »

4. Cas où la faute du transporteur coexiste avec l'une des exceptions prévues à l'article 4

a) Introduction

12. Les Règles de La Haye ne précisent pas quelle est la situation lorsque la faute du transporteur coexiste avec l'une des exceptions prévues à l'article 4 2). Ce point appelle quelques explications. Prenons tout d'abord les exceptions, prévues aux alinéas *e* à *o*, qui ont trait à la force étrangère insurmontable, à la faute du chargeur et à la tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer. Normalement, si l'un de ces faits ou exceptions est la cause de la perte, la solution est évidente. Par exemple, si la perte ou le dommage des marchandises provient d'un retard imputable à la mise en quarantaine du navire, il n'y a normalement pas de faute à la charge du transporteur et le bénéfice de l'exception dont celui-ci se prévaut en vertu de l'alinéa *h* est compatible avec le principe de la responsabilité du transporteur exclusivement fondée sur la faute. Mais, supposons que la négligence du transporteur ait d'une manière ou d'une autre été la cause de la mise en quarantaine du navire. Ou supposons que la négligence du transporteur qui n'a pas correctement entreposé la marchandise ait contribué au dommage ou l'ait aggravé. Les Règles de La Haye n'envisagent pas clairement ces cas. Des obligations du transporteur au regard de l'article 3 ou des exceptions prévues par l'article 4 2), lesquelles doivent prévaloir?

13. Une opinion communément admise est que dans ces cas le transporteur n'est pas exonéré⁹. Lorsque la faute du transporteur a causé l'événement qui constitue une exception, le transporteur est habituellement tenu responsable de la totalité des dommages. Lorsque la faute du transporteur concourt à la survenance de l'événement qui constitue une exception — par exemple du fromage est avarié par suite d'un retard imputable à la mise en quarantaine dans un port où la température est élevée et d'un entreposage défectueux — le transporteur est normalement tenu responsable de la fraction de la perte imputable à sa faute, ou de la totalité de la perte s'il n'est pas possible d'isoler sa part de responsabilité. Toutefois, si cette interprétation des exceptions prévues aux alinéas *e* à *o* est courante, elle n'est cependant pas universelle. Certaines juridictions adoptent

⁷ Rapport du Groupe de travail, par. 64.

⁸ Une règle courante est qu'en ce qui concerne chaque marchandise le voyage commence au moment où le navire lève l'ancre dans le port où cette marchandise a été chargée.

⁹ Voir le rapport du Secrétaire général, par. 167 à 171 et 267.

une position diamétralement opposée tandis que d'autres n'ont pas de jurisprudence bien arrêtée.

14. D'autres exceptions soulèvent des difficultés analogues. C'est ainsi que les exceptions relatives aux périls de mer (c) et à l'« acte de Dieu » (d) ont été interprétées par certains tribunaux comme exigeant implicitement l'absence de faute de la part du transporteur. Ces tribunaux ont jugé que si le transporteur n'a pas exercé une diligence raisonnable pour prévenir un péril de mer particulier, que ce soit la tempête ou la foudre, il ne pourra se prévaloir du bénéfice de l'exception et sera responsable¹⁰. Cependant, d'autres tribunaux ont une position différente ou n'ont pas de jurisprudence bien arrêtée¹¹.

15. A la troisième session du Groupe de travail la plupart des représentants ont été d'avis que la responsabilité du transporteur devrait être fondée sur la faute et que les incertitudes devraient être dissipées¹². Lorsqu'elles coexistent avec une faute du transporteur, les exceptions prévues à l'article 4 2) sont un facteur d'incertitude et elles permettent de dégager la responsabilité d'un transporteur fautif. Il y a deux solutions possibles à ce problème. La première consisterait à ajouter une disposition qui envisagerait le cas où, en présence des exceptions prévues à l'article 4 2), il y a également faute du transporteur et à énoncer la règle à suivre dans ce cas pour déterminer la responsabilité. Il s'agirait simplement d'insérer une disposition supplémentaire sans modifier les exceptions prévues à l'article 4 2). En revanche, la seconde solution consisterait à éliminer toutes les exceptions particulières prévues à l'article 4 2).

b) *Première solution : insertion d'une disposition prévoyant la portée de l'article 4*

16. Il serait possible d'insérer immédiatement après l'alinéa q de l'article 4 2) une nouvelle disposition libellée comme suit¹³ :

« Le transporteur ne sera cependant pas déchargé de sa responsabilité pour perte ou dommage provenant ou résultant d'une ou de plusieurs des causes prévues ci-dessus, lorsque par sa faute ou par un manque de diligence raisonnable, il :

« i) A causé ou provoqué l'événement qui constitue l'exception; ou

« ii) A contribué à sa survenance, auquel cas il ne sera toutefois responsable que de la fraction de la perte ou du dommage imputable à sa faute sous réserve de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute. »

c) *Seconde solution : suppression des exceptions*

17. Afin de faire disparaître les ambiguïtés et les difficultés évoquées plus haut (aux paragraphes 12 à 14), une seconde solution consisterait à éliminer toutes les exceptions particulières et à ne conserver qu'une clause d'exonération générale telle que celle qui figure actuellement à l'alinéa q de l'article 4 2)¹⁴. Cette disposition générale exonère très clairement le transporteur de sa responsabilité pour toute perte ou dommage provenant ou résultant de toute cause qui n'est pas liée à une faute du transporteur. Cette disposition serait suffisante, semble-t-il, pour appliquer le principe de la responsabilité du transporteur pour faute. Une liste d'exceptions est superflue¹⁵. L'alinéa q de l'article 4 2) écarte le risque de voir le transporteur tenu responsable de la perte ou du dommage lorsqu'il n'a commis aucune faute. Il semble que la suppression des exceptions soit préférable à la première solution car elle constitue un moyen plus simple et plus sûr d'instituer un régime général de responsabilité du transporteur pour faute. Conserver une énumération d'exceptions qui ne sont pas indispensables est une source de confusion. L'examen de la question de la charge de la preuve dans la deuxième partie (par. 21 à 31) du présent document de travail montrera de façon plus évidente encore qu'il est superflu de prévoir des cas particuliers d'exonération, ce qui ne peut que prêter à confusion.

18. En retenant la présente solution, on pourrait envisager, pour énoncer clairement la règle en cas de négligence contributive, de concevoir les dispositions du paragraphe 2 de l'article 4 comme suit :

« 2. Lorsque la faute du transporteur concourt avec une autre cause à la perte ou au dommage, le transporteur ne sera responsable que de la fraction de la perte ou du dommage imputable à sa faute, sous réserve de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute. »

d) *La clause « sous réserve de » du paragraphe 2 de l'article 3*

19. Quelle que soit la solution retenue, il conviendrait également d'envisager une modification du paragraphe 2 de l'article 3. Ce paragraphe, qui énonce les obligations du transporteur en ce qui concerne les soins à prendre

¹⁰ Voir le rapport du Secrétaire général, par. 159.

¹¹ Il faut encore noter deux autres clauses : l'exception des vices cachés, l'alinéa p de l'article 4 2) prévoit expressément qu'il s'agit des vices cachés « échappant à une diligence raisonnable », tandis que le paragraphe 1 de l'article 4 décharge le transporteur de sa responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant de l'état d'innavigabilité « à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable... ». Ces deux clauses sont les plus claires car elles prévoient expressément la faute concomitante du transporteur.

¹² Rapport du Groupe de travail, par. 69, cité au paragraphe 1 ci-dessus.

¹³ On trouvera au paragraphe 34 (variante A) le texte des dispositions remaniées qu'appelle cette solution, avec les modifications proposées plus haut dans la présente partie, sect. 1 à 3, du document de travail.

¹⁴ On trouvera au paragraphe 35 (variante B) le texte des dispositions remaniées qu'appelle cette solution.

¹⁵ Il est à noter que l'exception prévue à l'alinéa l de l'article 4 2) : « Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » ne s'impose pas du fait que cet acte ne semble pas constituer en lui-même une faute et que le transporteur n'est responsable que des conséquences de sa faute (al. q de l'article 4 2). Par la clause relative au déroutement, qui vise expressément le sauvetage de vies ou de biens en mer, il est possible de dissiper tous les doutes à cet égard.

des marchandises, contient la clause : « sous réserve des dispositions de l'article 4... ». Il est souhaitable, semble-t-il, de supprimer les mots cités entre guillemets.

20. Malgré son apparence anodine, cette clause peut soulever de graves difficultés si on lui donne tout son sens indépendamment du contexte. Une interprétation possible serait de considérer que cette clause n'ajoute rien en droit puisqu'elle signifie simplement que les dispositions de l'article 4 doivent jouer. Mais cela serait évident en l'absence de la clause. Et si l'on fait alors valoir qu'il faut donner aux mots « sous réserve de... » une signification indépendante du contexte, cela pourrait conduire un tribunal à juger que, si un transporteur peut se prévaloir de l'une des exceptions prévues à l'article 4 2), il n'est pas tenu de prendre dûment soin des marchandises, ce qui irait évidemment contre le principe de la responsabilité pour faute. Si l'une ou l'autre des deux solutions précédemment envisagées est adoptée, il est peu probable qu'un tribunal interprète en ce sens la clause « sous réserve de... ». Mais puisque cette clause n'a pas d'utilité et ne peut que prêter à confusion, il faudrait envisager de la supprimer.

II. — Modifications qu'impliquerait l'application d'un régime uniforme en ce qui concerne la charge de la preuve

21. Ainsi qu'il est indiqué de façon plus détaillée dans le rapport du Secrétaire général (par. 167 à 177), la Convention de Bruxelles de 1924 ne prévoit pas un régime unifié en ce qui concerne la charge de la preuve. Certaines des dispositions de cet instrument prévoient expressément l'incidence de la charge de la preuve¹⁶ mais le plus souvent la Convention est muette sur ce point. Il en résulte que les tribunaux ont appliqué des règles différentes quant à la charge de la preuve. La règle appliquée peut varier avec l'exception invoquée et selon la juridiction saisie et, dans bien des cas, la règle applicable est tout à fait incertaine. Qui plus est, il semble bien qu'aucun principe constant ou rationnel ne justifie la pluralité des règles couramment appliquées en ce qui concerne la charge de la preuve dans les cas prévus aux articles 3 et 4.

22. A la troisième session du Groupe de travail, une forte tendance s'est manifestée en faveur de la simplification et de l'unification des règles régissant la charge de la preuve et d'un examen attentif de la proposition faite à cet égard au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général¹⁷. Suivant cette proposition, les dispositions suivantes seraient ajoutées à l'article 4 2) :

¹⁶ Voir note 12 ci-dessus.

¹⁷ Voir par. 69, c, du rapport du Groupe de travail, cité au par. 1 ci-dessus. Trois modifications de détail ont été apportées à la proposition figurant dans le rapport du Secrétaire général : « chargeur » a été remplacé par « demandeur »; l'alinéa b : « b) le contrat », jugé superflu, a été supprimé; les mots « pour ne pas encourir de responsabilité » ont été ajoutés pour plus de clarté.

« Le demandeur sera tenu de prouver :

« a) Le fait qu'il est propriétaire des marchandises ou qu'il est, à quelque autre titre, habilité à intenter l'action;

« b) Le fait que la perte ou le dommage ont eu lieu au cours de la période pendant laquelle le transporteur est responsable;

« c) L'étendue matérielle de la perte ou du dommage;

« d) La valeur monétaire de la perte ou du dommage.

« Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur : pour ne pas encourir de responsabilité, il lui appartiendra de prouver que ni sa faute personnelle, ni son fait, ni la faute ou la négligence de ses agents ou préposés n'ont contribué ou concouru à la perte ou au dommage. »

Cette proposition est fondée sur les considérations exposées dans le rapport du Secrétaire général¹⁸, et témoigne notamment du souci d'attribuer la charge de la preuve à la partie qui est la mieux placée pour savoir ce qui s'est passé et qui est généralement le transporteur. Une autre considération importante est la nécessité de clarifier et de simplifier les règles régissant actuellement la charge de la preuve, qui sont actuellement compliquées, incertaines et donc très peu pratiques.

23. Dans la présente partie, on analysera les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter au texte de l'article 4, si la proposition relative à la charge de la preuve figurant au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général était adoptée.

24. *Exceptions e à o.* — Il est tout d'abord nécessaire de considérer les exceptions des alinéas e à o de l'article 4 compte tenu de la proposition précitée visant à établir un régime unifié de la charge de la preuve. Parmi ces exceptions figurent la force étrangère insurmontable, la faute du chargeur, les vices de la marchandise et la tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer. Il n'est pas possible d'indiquer en une seule formule quelle est l'incidence de la charge de la preuve pour toutes ces exceptions devant toutes les juridictions, et c'est d'ailleurs l'existence de règles divergentes et confuses quant à la charge de la preuve sous le régime des Règles de La Haye actuelles qui milite en faveur d'un changement et d'une simplification. Cependant, une règle générale est qu'il appartient au transporteur de prouver qu'il bénéficie de l'une de ces exceptions et, s'il y réussit, la charge de la preuve est alors renversée et il incombe au chargeur de prouver que c'est la faute du transporteur qui a provoqué l'événement constituant un cas d'exonération ou qui a concouru avec cet événement à la survenance de la perte ou dommage¹⁹.

25. Il est certain que cette formule n'est pas compatible avec la proposition de régime unifié de la charge de la preuve. Si cette proposition était adoptée, il

¹⁸ Voir par. 256 à 265.

¹⁹ Rapport du Secrétaire général, par. 167 à 171.

existerait deux solutions possibles, analogues à celles qui ont été exposées dans la première partie, section 4, du présent document de travail (voir par. 16 à 18 ci-dessus).

26. La première solution consisterait à préciser, dans le libellé de la disposition prévoyant un régime unifié de la charge de la preuve, que ce régime s'applique dans tous les cas, qu'il y ait ou non lieu d'appliquer également l'une des exceptions de l'article 4 2). Il conviendrait, à cette fin, d'ajouter les mots qui, ci-après, sont soulignés : « Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur, *même si une ou plusieurs* des dispositions de l'article 4 2) sont applicables ²⁰. »

27. La deuxième solution consisterait à supprimer les exceptions particulières prévues aux alinéas *e* à *o* de l'article 4 2). Cette solution serait peut-être préférable. Les exceptions n'auraient plus, en effet, aucun rôle à jouer en ce qui concerne la charge de la preuve sous un nouveau régime unifié. Et si l'on adoptait une règle générale de responsabilité fondée sur la faute, les exceptions n'auraient plus aucun effet sur la responsabilité, puisqu'elles seraient toutes couvertes par la disposition générale de l'actuel alinéa *q* de l'article 4 2). Les exceptions des alinéas *e* à *o* n'auraient donc plus de raison d'être.

28. Des dispositions sans objet conduisent à des erreurs d'interprétation et à des malentendus. Il est difficile à un tribunal ayant à appliquer un texte prévoyant toute une série d'exceptions particulières de conclure que ces dispositions ne sont d'aucune utilité. On sait que ces exceptions sont des obstacles à l'application d'un système général de responsabilité du transporteur pour faute (voir par. 12 à 14 ci-dessus). Elles présentent aussi des inconvénients en ce qui concerne la charge de la preuve. Certains tribunaux chercheraient à donner un sens à ces exceptions superfétatoires, ce qui risquerait de conduire à des résultats que les rédacteurs du texte n'avaient pas voulus. Si l'on adoptait la disposition proposée en ce qui concerne la charge de la preuve et si l'on appliquait le système de la responsabilité pour faute, il conviendrait donc d'envisager sérieusement la suppression des exceptions *e* à *o*.

29. *Exceptions c, d et p.* — Pour ce qui est de la charge de la preuve, les exceptions *c* et *d*, relatives aux périls de la mer et à l'« acte de Dieu », peuvent différer sur un point des exceptions *e* à *o*. Les exceptions *c* et *d* ont parfois été interprétées comme exigeant du transporteur qui veut s'en prévaloir qu'il prouve qu'il n'y a pas eu négligence de sa part ²¹. La charge de la preuve incombe donc exclusivement au transporteur dès que le chargeur a apporté la preuve initiale de la perte. Dans la mesure où les tribunaux se conformeraient à cette interprétation, il n'y aurait pas d'incompatibilité entre ces dispositions et le régime envisagé de la charge de la preuve ou le système général de responsabilité pour faute. Cela peut conduire à penser

que ces exceptions sont parfaitement inoffensives et peuvent être conservées telles quelles. Il n'est pas du tout certain, cependant, que tous les tribunaux, ou même la plupart d'entre eux, suivraient cette interprétation ²². Les exceptions *c* et *d* soulèvent donc en réalité les mêmes problèmes et elles offrent les mêmes possibilités de solution que les exceptions *e* à *o*. On peut choisir entre l'addition précédemment suggérée au libellé de la disposition relative à la charge de la preuve ²³ et la suppression des alinéas *c* et *d*. Cette suppression semble préférable étant donné que les exceptions *c* et *d* seraient superfétatoires et présenteraient les mêmes inconvénients que les exceptions *e* à *o*.

30. L'exception relative aux vices cachés est ainsi rédigée « *p*) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ». Puisque le texte exige de sa part une diligence raisonnable, le transporteur a donc la charge de prouver sa diligence pour pouvoir bénéficier de l'exception. Il est moins sûr, cependant, de s'en remettre à une analyse littérale du texte qu'aux dispositions explicites suggérées pour la charge de la preuve. Là aussi on peut donc choisir entre l'addition précédemment suggérée à la disposition relative à la charge de la preuve et la suppression de *p*.

31. *Innavigabilité : article 4 1).* — L'article 4 1) prévoit que le transporteur ne sera pas responsable des pertes ou dommages résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il n'y ait eu un manque de diligence raisonnable. Il contient une disposition régissant expressément la charge de la preuve :

« Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article. »

Cette disposition ne semble pas incompatible avec le régime uniforme envisagé de la charge de la preuve ni avec un système général de responsabilité du transporteur pour faute. Il apparaît, cependant, que l'article 4 1) devient inutile, si l'on adopte le régime uniforme de la charge de la preuve et le système général de responsabilité pour faute. L'article 4 1) soulève donc, de la manière la plus directe, la question de savoir s'il ne convient pas de supprimer une disposition apparemment sans objet. Si les inconvénients de cette disposition semblent mineurs, l'utilité qu'elle pourrait avoir paraît négligeable. La suppression de l'article 4 1) semble donc indiquée.

32. *Exception générale : article 4 2), q.* — L'exception générale prévue à l'article 4 2), *q*, contient aussi ses propres règles en ce qui concerne la charge de la preuve. Tout comme l'article 4 1), l'article 4 2), *q*, est compatible avec le régime uniforme envisagé, mais

²² Voir *Corte di Cassazione* 4 avril 1957, dans *Dir. Mar.* 1958, p. 67 (c'est au chargeur qu'il appartient de prouver la négligence du transporteur lorsque celui-ci invoque l'exception du péril de mer).

²³ C'est-à-dire : « même si une ou plusieurs des dispositions de l'article 4 2) sont applicables : »

²⁰ Le texte complet de la disposition figure au paragraphe 34 ci-après.

²¹ Rapport du Secrétaire général, par. 173.

sa disposition relative à la charge de la preuve devient superflue si ce régime est adopté. Il semble donc préférable de supprimer cette disposition de l'article 4 2), *q*.

III. — Récapitulation des diverses modifications suggérées au texte des articles 3 et 4

33. La présente partie reproduit les dispositions des articles 3 et 4 des Règles de La Haye qui ont été examinées dans le présent document avec toutes les modifications proposées. La variante A contient les changements suggérés dans l'hypothèse où l'on conserverait dans la Convention les exceptions particulières [art. 4 2), *c* à *p*]. La variante B contient les changements suggérés dans l'hypothèse où ces exceptions seraient supprimées. Dans les deux variantes, les mots du texte actuel de la Convention de Bruxelles, qui seraient supprimés, figurent entre crochets. Les mots que l'on suggère d'ajouter sont soulignés.

34. VARIANTE A

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant, [et] au début *et pendant toute la durée* du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour²⁴ :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité,
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire,
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur [sous réserve des dispositions de l'article 4,]²⁵ procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. *Le transporteur fera preuve de diligence et de prudence dans la navigation et dans l'administration du navire* ²⁶.

Article 4

[1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable

tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article ²⁷.]

[2. 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

[a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ²⁸;

[b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ²⁹;

[c) a) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

[d) b) D'un « acte de Dieu »;

[e] c) De faits de guerre;

[f] d) Du fait d'ennemis publics;

[g] e) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

[h] f) D'une restriction de quarantaine;

[i] g) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

[j] h) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

[k] i) D'émeutes ou de troubles civils;

[l] j) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

[m] k) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

[n] l) D'une insuffisance d'emballage;

[o] m) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

[p] n) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

[q] o) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur [mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage] ³⁰;

le transporteur ne sera cependant pas déchargé de sa responsabilité pour perte ou dommage provenant ou résultant d'une ou de plusieurs des causes prévues ci-dessus lorsque par sa faute ou par un manque de diligence raisonnable, il :

i) *A causé ou provoqué l'événement qui constitue l'exception ou*

ii) *A contribué à sa survenance, auquel cas il ne sera toutefois responsable que de la fraction de la perte ou du dommage imputable à sa faute sous réserve de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute* ³¹.

2. *Le demandeur sera tenu de prouver :*

a) *Le fait qu'il est propriétaire des marchandises ou qu'il est, à quelque autre titre, habilité à intenter l'action.*

²⁷ Cette proposition de suppression est examinée au paragraphe 31 ci-dessus.

²⁸ Cette proposition de suppression est examinée aux paragraphes 6 et 7 ci-dessus.

²⁹ Cette proposition de suppression est examinée au paragraphe 8 ci-dessus.

³⁰ Cette proposition de suppression est examinée au paragraphe 32 ci-dessus.

³¹ Cette proposition d'addition est examinée aux paragraphes 12 à 16 ci-dessus.

²⁴ Ces propositions de modification sont examinées aux paragraphes 9 à 11 ci-dessus.

²⁵ Cette proposition de suppression est examinée aux paragraphes 19 et 20 ci-dessus.

²⁶ Cette proposition d'addition est examinée au paragraphe 9 ci-dessus.

b) Le fait que la perte ou le dommage ont eu lieu au cours de la période pendant laquelle le transporteur est responsable ;

c) L'étendue matérielle de la perte ou du dommage ;

d) La valeur monétaire de la perte ou du dommage.

Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur même si une ou plusieurs des dispositions de l'article 4 2) sont applicables : pour ne pas encourir de responsabilité, il lui appartiendra de prouver que ni sa faute personnelle, ni son fait, ni la faute ou la négligence de ses agents ou préposés n'ont contribué ou concouru à la perte ou au dommage ³².

35. VARIANTE B

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant, [et] au début et pendant toute la durée du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour ³³ :

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur [sous réserve des dispositions de l'article 4,]³⁴ procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Le transporteur fera preuve de diligence et de prudence dans la navigation et dans l'administration du navire ³⁵.

Article 4 ³⁶

[2.] 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages [provenant ou] résultant :

[q)] De toute [autre] cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur [mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage] ³⁷.

2. Lorsque la faute du transporteur concourt avec une autre cause à la perte ou au dommage, le transporteur ne sera responsable que de la fraction de la perte ou du dommage imputable à sa faute, sous réserve de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute.

3. Le demandeur sera tenu de prouver :

a) Le fait qu'il est propriétaire des marchandises ou qu'il est, à quelque autre titre, habilité à intenter l'action ;

³² Ces propositions d'addition sont examinées aux paragraphes 21 à 23 et 26 ci-dessus.

³³ Ces propositions de modification sont examinées aux paragraphes 9 à 11 ci-dessus.

³⁴ Ces propositions de suppression sont examinées aux paragraphes 19 et 20 ci-dessus.

³⁵ Cette proposition d'addition est examinée au paragraphe 7 ci-dessus.

³⁶ Le reste de l'article 4 1) et tout l'article 4 2) jusqu'à p inclus sont supprimés. Ces propositions de suppression sont examinées aux paragraphes 17, 24, 27 à 31 ci-dessus. Le texte complet des articles 3 et 4 figure ci-dessus au paragraphe 4 et dans la note 4 en bas de page.

³⁷ Ces propositions de modification sont examinées au paragraphe 32 ci-dessus.

b) Le fait que la perte ou le dommage ont eu lieu au cours de la période pendant laquelle le transporteur est responsable ;

c) L'étendue matérielle de la perte ou du dommage ;

d) La valeur monétaire de la perte ou du dommage.

Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur : pour ne pas encourir de responsabilité, il lui appartiendra de prouver que ni sa faute personnelle, ni son fait, ni la faute ou la négligence de ses agents ou préposés n'ont contribué ou concouru à la perte ou au dommage ³⁸.

IV. — Règles de responsabilité sous le régime des conventions relatives à d'autres modes de transport de marchandises

A. — INTRODUCTION

36. Le rapport du Secrétaire général décrit les fondements de la responsabilité et la charge de la preuve dans les principales conventions concernant le transport international de marchandises par chemin de fer, par route et par air ³⁹. Ces instruments sont la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie) ⁴⁰, la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (Convention CIM) ⁴¹ et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) ⁴². Les dispositions relatives à la responsabilité dans ces trois conventions sont très proches les unes des autres. Une disposition édicte une règle de responsabilité que l'on peut qualifier d'objective, selon laquelle le transporteur est responsable de tout dommage causé aux marchandises pendant la durée du transport. Une deuxième disposition, cependant, limite en fait la responsabilité du transporteur en l'assimilant à une responsabilité fondée sur la faute ou la négligence. C'est ainsi que le paragraphe 1 de l'article 18 de la Convention de Varsovie prévoit que :

« Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. »

Et le paragraphe 1 de l'article 20 de cette même Convention restreint la règle générale de la manière suivante :

« Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. »

³⁸ Ces propositions de modification sont examinées aux paragraphes 21 à 23 ci-dessus.

³⁹ Rapport du Secrétaire général, par. 215 à 230.

⁴⁰ *Ibid.*, par. 216 à 221.

⁴¹ *Ibid.*, par. 222 à 226.

⁴² *Ibid.*, par. 227 à 230.

Le texte de ce dernier paragraphe a été interprété comme n'exigeant du transporteur qu'un degré raisonnable de diligence ⁴³.

B. — DISPOSITIONS DE FOND SOUS LE RÉGIME D'AUTRES CONVENTIONS INTERNATIONALES

37. Si la solution adoptée dans les trois conventions est retenue pour modifier les Règles de La Haye, il y aura lieu de supprimer les paragraphes 1 et 2 de l'article 3 qui exigent du transporteur qu'il mette le navire en état de navigabilité et qui lui demandent notamment de procéder de façon soignée au chargement, à la manutention et au déchargement des marchandises. Ces paragraphes seraient remplacés par un nouveau paragraphe 1 de l'article 3 ainsi rédigé :

« Le transporteur sera responsable de toute perte ou dommage des marchandises transportées survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde. »

38. La disposition précédente est inspirée de l'article 17 1) de la Convention CMR mais elle ne serait guère différente si l'on s'était inspiré des dispositions correspondantes de la Convention CIM ou de la Convention de Varsovie ⁴⁴.

39. Les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 seraient aussi supprimés. Ils pourraient être remplacés par une disposition extraite de l'une des trois Conventions, à savoir :

Cependant, le transporteur ne sera pas responsable si :

a) [Transport aérien : Convention de Varsovie] « lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre »;

b) [Transport par chemin de fer : Convention CIM] la perte ou dommage résulte de circonstances que [le transporteur]... ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier »;

c) [Transport par route : Convention CMR] la perte ou le dommage ont résulté de « circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ^{44a} ».

C. — CHARGE DE LA PREUVE

40. Selon la règle générale consacrée par les trois Conventions, c'est au transporteur qu'incombe la charge de la preuve. Il y a certaines exceptions à cette

⁴³ *Ibid.*, par. 217 et 218.

⁴⁴ Il est à noter que, contrairement aux Conventions CMR et CIM, ce projet de disposition ne traite pas du retard étant donné que l'effet du retard est une question pouvant être examinée séparément.

^{44a} Les Conventions CIM et CMR déchargent le transporteur de toute responsabilité pour perte ou dommage résultant des « risques particuliers inhérents » à des circonstances déterminées. Voir les paragraphes 222 (note 186) et 229 (note 190) du rapport du Secrétaire général. Certaines de ces circonstances sont analogues au transport de marchandises en pontée et au transport d'animaux vivants, qui ont été examinés à la troisième session du Groupe de travail. Ces circonstances particulières, qui appellent un régime spécial, pourraient faire l'objet de dispositions qui viendraient compléter les règles générales sur le fondement de la responsabilité.

règle générale, exposées dans le rapport du Secrétaire général ⁴⁵, qui sont différentes dans chaque convention et qui sont vraisemblablement fondées sur les conditions particulières de chaque mode de transport. Le régime uniforme de la charge de la preuve proposé au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général est analogue au système des trois Conventions puisque, d'une manière générale, il attribue au transporteur la charge de la preuve. Le paragraphe 269 diffère des trois Conventions autant que celles-ci diffèrent entre elles, c'est-à-dire par les exceptions particulières qui sont apportées à la règle générale de la charge de la preuve. Il ne semble y avoir aucune raison d'adopter les exceptions particulières qui valent pour le transport par air, par chemin de fer ou par route. Ces dispositions de détail sont liées aux conditions et pratiques de chaque mode de transport particulier. Le paragraphe 269, néanmoins, en attribuant d'une manière générale la charge de la preuve au transporteur, est exactement conforme au principe régissant la charge de la preuve dans les trois Conventions.

D. — RÉCAPITULATION DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR SOUS LE RÉGIME DES AUTRES CONVENTIONS INTERNATIONALES

41. La présente section donne le texte de la disposition de fond relative à la responsabilité du transporteur qui s'inspirerait de la Convention de Varsovie et des Conventions CMR et CIM; cette disposition est suivie de deux variantes respectivement fondées sur 1) la Convention de Varsovie et 2) les Conventions CMR et CIM. La disposition unifiée relative à la charge de la preuve (par. 4) est extraite du projet proposé dans la deuxième partie du présent document de travail. Il est à noter que ce projet de disposition relative à la charge de la preuve suit la proposition figurant au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général.

42. VARIANTE C

3. Le transporteur sera responsable de toute perte ou dommage des marchandises transportées survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde ⁴⁶.

Cependant, le transporteur ne sera pas responsable si :

[Variante C 1) — basée sur la Convention de Varsovie] « lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou s'il leur était impossible de les prendre ».

[Variante C 2) — basée sur les Conventions CIM et CMR] « la perte ou dommage résulte de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ⁴⁷ ».

4. Le demandeur sera tenu de prouver :

a) Le fait qu'il est propriétaire des marchandises ou qu'il est, à quelque autre titre, habilité à intenter l'action;

⁴⁵ Voir le rapport du Secrétaire général, par. 225, 226 et 230.

⁴⁶ Cette proposition est examinée aux paragraphes 36 à 38 ci-dessus.

⁴⁷ Ces deux variantes sont proposées au paragraphe 39 ci-dessus.

b) Le fait que la perte ou le dommage ont eu lieu au cours de la période pendant laquelle le transporteur est responsable;

c) L'étendue matérielle de la perte ou du dommage;

d) La valeur monétaire de la perte ou du dommage.

Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur : pour ne pas encourir de responsabilité, il lui appartiendra de prouver que ni sa faute personnelle, ni son fait, ni la faute ou la négligence de ses agents ou préposés, n'ont contribué ou concouru à la perte ou au dommage⁴⁸.

E. — COMPARAISON DES RÈGLES FONDÉES SUR D'AUTRES CONVENTIONS DE TRANSPORT ET DES DISPOSITIONS FONDÉES SUR LES RÈGLES DE LA HAYE

43. Les règles de responsabilité des trois Conventions sont très proches en fait des règles de responsabilité suggérées dans le présent document. Dans les deux cas, les règles consacrent essentiellement une responsabilité fondée sur la faute. L'économie des règles est néanmoins différente. Les trois Conventions édictent tout d'abord une règle de responsabilité du transporteur pour perte ou dommage causé aux marchandises pendant une certaine période de temps. Puis, une exception générale est prévue qui a pour effet de ramener la responsabilité du transporteur à une responsabilité fondée sur la faute.

44. Le système de responsabilité qui a été exposé précédemment, et que nous pourrions appeler système modifié des Règles de La Haye, procède d'une manière différente. Les obligations du transporteur sont énoncées d'une manière beaucoup plus limitative que ne le fait la règle générale que posent au départ les trois Conventions. Le système modifié des Règles de La Haye demande seulement au transporteur d'exercer une « diligence raisonnable » pour mettre le navire en état de navigabilité, de procéder « de façon appropriée et soigneuse » aux opérations concernant les mar-

chandises, et d'assurer la navigation et l'administration du navire. On peut donc considérer que, lorsqu'il exonère le transporteur de la responsabilité des dommages survenus en l'absence de toute faute ou négligence de sa part, l'article 4 ne constitue pas une exception mais vient renforcer le sens des mots « diligence raisonnable » et « de façon appropriée et soigneuse ».

45. Les deux systèmes visent certainement le même but — établir une règle de responsabilité fondée sur la faute — et semblent arriver à peu près au même résultat. Il est difficile de dire lequel des deux exige du transporteur une meilleure qualité de services, ou s'il y a une différence quelconque entre eux à cet égard.

46. Il est difficile de prévoir quelle interprétation les tribunaux maritimes pourront donner des textes des trois Conventions. Étant donné que le projet fondé sur les Règles de La Haye est celui dont la rédaction est la plus proche de la rédaction habituelle des instruments juridiques, c'est celui qui soulève probablement le moins de doutes quant à l'interprétation qu'en donneront les tribunaux dans le contexte du transport maritime de marchandises.

47. D'une autre côté, l'adoption de la formule de l'une des trois Conventions pourrait faciliter la rédaction des contrats dans le cas des opérations de transport combinées ainsi que l'établissement de règles uniformes applicables à ces contrats. Sous les régimes actuels, les tentatives d'unification des règles de la responsabilité se heurtent à de sérieuses difficultés en raison des différences existant entre ces règles selon le mode de transport. Ces difficultés seraient atténuées dans la mesure où les règles de responsabilité concernant le transport maritime des marchandises pourraient être rapprochées des règles concernant les autres types de transport⁴⁹.

⁴⁸ Cette proposition est examinée aux paragraphes 21 à 23 et au paragraphe 40 ci-dessus.

⁴⁹ Voir le paragraphe 64 du rapport du Groupe de travail.

3. Document de travail du Secrétariat; annexe II du rapport du Groupe de travail (A/CN.9/74*) : clauses compromissaires dans les connaissements

Introduction

1. A sa troisième session, le Groupe de travail a examiné la question des clauses compromissaires dans les connaissements. D'une façon générale, les membres du Groupe de travail se sont prononcés en faveur de l'inclusion dans les Règles de La Haye¹ d'une dispo-

sition qui traiterait du lieu où la procédure d'arbitrage peut se dérouler et qui garantirait dans toutes ces procédures l'application des Règles de La Haye².

2. L'attention du Groupe de travail s'est arrêtée sur les propositions présentées dans le rapport du Secrétaire général intitulé « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises trans-

¹ Les références aux « Règles de La Haye » ou à « la Convention » renvoient à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, 1924, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764, reproduite dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international, volume II* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3), chap. II, 1.

² Rapport du Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session (ci-après dénommé « rapport du Groupe de travail »), A/CN.9/63, par. 51; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

portées : connaissements »³ et sur d'autres propositions formulées par des membres du Groupe de travail au cours de la session⁴.

3. En vue de faciliter la suite des travaux sur la question des clauses compromissoires dans les connaissements, on a procédé, dans le présent document de travail, à une analyse comparative des différentes propositions présentées^{4a}.

4. Les problèmes que les propositions concernant l'arbitrage cherchaient à résoudre étaient analogues à ceux qui s'étaient posés à propos des clauses attributives de juridiction (voir en particulier les paragraphes 75 à 85 du rapport du Secrétaire général). Dans son rapport, le Secrétaire général faisait ressortir que les clauses attributives de juridiction sont généralement insérées dans les connaissements par les transporteurs en raison des facilités qu'elles leur procurent pour se défendre contre les réclamations des propriétaires de la cargaison. On a fait valoir à ce propos que le lieu spécifié dans le connaissement pour l'introduction d'une action en justice est souvent si mal commode pour les propriétaires de la cargaison que ceux-ci ne peuvent pas présenter leurs réclamations de façon complète et dans des conditions équitables. Les propositions relatives aux clauses attributives de juridiction s'inspiraient des objectifs suivants : « 1) Réduire au minimum les inconvénients liés au lieu où le différend est jugé; 2) Réduire au minimum la possibilité de rendre inopérante la protection accordée par la Convention »⁵. Il convient de noter que le Groupe de travail a, à sa troisième session, rédigé une disposition sur les clauses attributives de juridiction qui vise à résoudre les problèmes soulevés dans le rapport du Secrétaire général⁶.

II. — Propositions

5. En vue d'assurer une progression rationnelle dans l'examen de la question, les propositions dont il sera fait état en premier lieu sont celles qui limitent le moins la liberté de la partie (normalement le transporteur) qui rédige le connaissement en ce qui concerne le choix du lieu où une procédure d'arbitrage peut être ouverte.

³ Ci-après dénommé « rapport du Secrétaire général », A/CN.9/63/Add.1, par. 127 à 149; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe.

⁴ Rapport du Groupe de travail, par. 53 à 55.

^{4a} Il est à noter qu'il conviendra, le moment venu, d'examiner les relations entre les règles relatives à l'arbitrage et le droit du demandeur de faire saisir le navire à titre de mesure conservatoire ou provisoire garantissant le paiement des sommes qui pourraient lui être attribuées à l'issue de la procédure d'arbitrage. On pourrait envisager des dispositions comparables à celles qui ont été présentées aux paragraphes 39 3), 46 et 47 du rapport du Groupe de travail à propos du choix du for dans les procédures judiciaires.

⁵ Rapport du Secrétaire général, par. 97.

⁶ Rapport du Groupe de travail, par. 39, alin. 3.

A. — DISPOSITION AUTORISANT L'INSERTION DE CLAUSES COMPROMISSOIRES DANS LES CONNAISSEMENTS ET LIMITANT LE MOINS LE CHOIX DU LIEU D'ARBITRAGE

6. La proposition ci-après a été présentée à la troisième session du Groupe de travail :

[Proposition A]

« Nonobstant les dispositions de l'article précédat [... traitant des questions de juridiction...], les clauses compromissoires sont admises dans un contrat de transport à condition que l'arbitrage désigné ait lieu dans un État contractant et applique les règles [de fond] de la présente Convention⁷. »

7. La proposition A semble contenir deux éléments principaux : a) la reconnaissance expresse dans les Règles de La Haye du principe de la validité des clauses compromissoires dans les connaissements; b) la garantie de l'application des Règles de la Haye dans toute procédure d'arbitrage.

8. Cette proposition permettrait de choisir n'importe quel lieu d'arbitrage, à condition qu'il soit situé dans un État contractant⁸. Il ne semble pas que cette disposition se préoccupe de savoir si le lieu de l'arbitrage est d'un accès commode pour les parties. Le choix des lieux d'arbitrage possibles serait plus ou moins large selon l'état des ratifications et adhésions. Les premières années, peu d'États ayant ratifié la Convention, cette disposition limiterait fréquemment la liberté des rédacteurs du connaissement en ce qui concerne le choix d'un lieu particulier. Ultérieurement, elle n'aurait que peu d'effet sur la détermination du lieu de l'arbitrage.

9. On aura noté que la disposition relative aux clauses attributives de juridiction qui a été approuvée par le Groupe de travail prévoit également que l'action judiciaire ne peut être intentée que dans un État contractant. Cependant, certains membres du Groupe de travail ont contesté l'opportunité de cette restriction (rapport, par. 44) en faisant observer qu'elle pouvait contrarier l'intention sous-jacente du projet de disposition, qui était d'accorder au demandeur le choix entre un certain nombre de juridictions où l'action pouvait être portée. De plus, comme il a été indiqué plus haut, on a fait valoir que, dans la mesure où il faudrait vraisemblablement un certain temps pour que la nouvelle convention soit largement acceptée, le choix entre les lieux d'arbitrage possibles serait extrêmement limité si l'on exigeait que toute procédure d'arbitrage soit introduite dans un État contractant. Les lieux les plus commodes pour les parties pourraient par là se trouver exclus. Pour juger de la valeur de cette disposition, il ne serait pas inutile d'examiner plus avant le

⁷ Par. 54, « variante I ». Cette proposition était accompagnée de la note suivante : « Cf. art. 32 de la Convention de Varsovie (par. 134 du rapport du Secrétaire général) et proposition E (par. 147 du rapport) ».

⁸ La même condition se retrouve plus bas dans les propositions B et E.

lien entre le lieu de l'arbitrage et la mesure dans laquelle l'arbitre applique les règles de la Convention. On notera que d'autres propositions soumises au Groupe de travail recourent à un autre procédé pour assurer l'application des règles de la Convention; elles prévoient que le contrat doit imposer à l'arbitre l'application des dispositions des Règles de La Haye ⁹.

B. — DISPOSITION LIMITANT LES LIEUX OÙ LA PROCÉDURE D'ARBITRAGE PEUT ÊTRE ENGAGÉE, MAIS SANS RESTREINDRE DE MANIÈRE SENSIBLE LA FACULTÉ DE CHOISIR LE LIEU DE L'ARBITRAGE CONFÉRÉE À L'ORGANISME OU À LA PERSONNE DÉSIGNÉ DANS LA CLAUSE COMPROMISSOIRE

10. Deux propositions fixent des limites au nombre de lieux où une procédure d'arbitrage peut être engagée. Cependant, elles ne restreignent en rien la faculté de la personne ou de l'organisme désigné dans la clause compromissoire de choisir le lieu de l'arbitrage.

11. La première de ces propositions a été présentée par un membre du Groupe de travail ¹⁰. Elle est ainsi conçue :

[Proposition B]

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

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

« b) Et que la procédure [d'arbitrage] aura lieu dans un État contractant, en l'un des lieux visés dans [ledit] article [...] ou au lieu choisi par lesdits organismes d'arbitrage ou arbitres ¹¹. »

12. La proposition B autoriserait, aux termes de la première partie de son alinéa *b*, l'organisme d'arbitrage ou les arbitres désignés dans le contrat ¹² à choisir comme lieu de l'arbitrage l'un des lieux dans lesquels, aux termes de la disposition relative au choix de la juridiction ¹³, il est possible de porter une instance. Le lieu où est situé l'établissement principal du défendeur (le transporteur) serait donc un lieu d'arbitrage possible, mais il apparaît que, à la différence du projet de disposition relatif au choix de la juridiction qui a été approuvé par le Groupe de travail, la proposition B ne permettrait pas au demandeur de choisir, au moment où il introduit la procédure, l'un des lieux énumérés

comme possibles dans le projet d'article relatif au choix de la juridiction ¹⁴.

13. La proposition B, comme il ressort de la seconde partie de son alinéa *b*, donne à la personne ou à l'organisme désigné dans la clause compromissoire toute liberté pour déterminer le lieu où la procédure d'arbitrage sera engagée. On peut faire valoir qu'il convient de laisser cette faculté à la personne ou à l'organisme chargé de choisir le lieu de l'arbitrage étant donné qu'ils tiendront compte, en règle générale, des intérêts des deux parties ¹⁵. Un problème d'interprétation risque toutefois de se poser lorsque le contrat confie l'arbitrage à un organisme dont les règles (ou la législation à laquelle il est soumis) exigent qu'il siège en un lieu déterminé ¹⁶. Si un tel organisme n'a pas la faculté de choisir un lieu donné en tenant compte des intérêts des parties, on peut se demander si le lieu de l'arbitrage a réellement été « choisi » par lui. En tout cas, il semblerait que le fait de désigner un tel organisme dans le contrat soulèverait des questions de principe analogues à celles que poserait la désignation d'un lieu d'arbitrage dans le contrat.

14. Exiger que la procédure d'arbitrage se déroule dans un État contractant poserait le même problème que celui qui a été examiné plus haut, au paragraphe 9, au sujet de la proposition A.

15. La seconde proposition s'inspirant des principes énoncés au paragraphe 12 résulte de la fusion des propositions D et E présentées dans le rapport du Secrétaire général (par. 141 et 147). Cette proposition est ainsi conçue :

[Proposition C]

« 1. Le contrat de transport peut contenir une clause compromissoire à condition que cette clause stipule ¹⁷ que les arbitres appliqueront la présente Convention.

« 2. Lorsqu'une procédure d'arbitrage est engagée conformément à une clause compromissoire du contrat de transport, elle doit avoir lieu :

« [a] Dans l'État du domicile ou de la résidence permanente du demandeur si le défendeur a un établissement dans cet État ^{17a};]

¹⁴ On se place ici dans l'hypothèse où la proposition serait rédigée de manière à exclure l'une des options énoncées dans la disposition relative au choix de la juridiction qu'a adoptée le Groupe de travail, à savoir : « e) tout lieu désigné dans le contrat de transport ». Dans le cadre de la proposition B, une telle stipulation affaiblirait encore la portée de la disposition envisagée.

¹⁵ Rapport du Secrétaire général, par. 138 et 140.

¹⁶ *Ibid.*, note 118.

¹⁷ On pourrait envisager d'ajouter les mots suivants : « ou qu'il soit prévu par ailleurs dans le contrat de transport ». Cela permettrait l'utilisation de la clause compromissoire dans le connaissance dans les cas où le choix de la Convention n'est pas fait dans ladite clause compromissoire mais dans une clause paramount que les tribunaux pourraient juger applicable ou qui pourrait elle-même faire mention de l'arbitrage.

^{17a} Cette disposition est placée entre crochets en raison d'un certain nombre de problèmes qui surgiraient si elle figurait dans la proposition; ces problèmes sont examinés dans le rapport du Secrétaire général à propos des clauses d'élection de for (par. 116). On aura remarqué que le Groupe de travail n'a pas fait figurer cette disposition dans son projet relatif aux clauses d'élection de for [par. 39 3)].

⁹ Ce procédé est utilisé à l'alinéa *a* de la proposition B et au paragraphe 2 de la proposition E.

¹⁰ Dans le rapport du Groupe de travail (par. 54), cette proposition était une variante de la proposition qui est reproduite dans le présent document en tant que proposition A.

¹¹ Rapport du Groupe de travail, par. 54, « variante II ».

¹² Cette proposition présuppose, semble-t-il, que le contrat désigne dans tous les cas un organisme d'arbitrage ou des arbitres.

¹³ Voir le projet de disposition relatif au choix de la juridiction, rapport du Groupe de travail, par. 39.

« b) Dans l'État du lieu de livraison des marchandises au transporteur;

« c) Dans l'État du lieu prévu au contrat pour la livraison des marchandises au destinataire;

« d) Au lieu choisi par la personne ou l'organisme désigné dans la clause compromissoire du contrat de transport.

« 3. Après la naissance du litige, les parties peuvent convenir de choisir comme lieu de l'arbitrage le territoire d'un État quelconque. »

16. D'un point de vue pratique, il semblerait que les limitations posées dans les propositions B et C puissent être tournées par le recours à la personne ou à l'organisme chargé de choisir le lieu de l'arbitrage, puisque ni l'une ni l'autre de ces propositions ne restreint la liberté de choix dudit organisme ou de ladite personne. De ce point de vue, il apparaît que la proposition C se différencie sensiblement de la proposition B du fait que le lieu de l'établissement principal du transporteur n'est pas mentionné parmi les lieux où l'ouverture d'une procédure d'arbitrage est autorisée. Cependant, comme on l'a dit plus haut, il est possible de tourner cette restriction par le biais de la personne ou de l'organisme chargé de choisir le lieu de l'arbitrage.

C. — DISPOSITION SPÉCIFIANT LES DIFFÉRENTS LIEUX OÙ LA PROCÉDURE D'ARBITRAGE PEUT ÊTRE ENGAGÉE

17. Ce projet de disposition résulte de la fusion des propositions C et E figurant aux paragraphes 136 et 147 du rapport du Secrétaire général. On remarquera qu'une telle disposition limiterait le choix des lieux d'arbitrage qui peuvent être stipulés dans le contrat de transport ou choisis par un organisme, une personne ou à l'issue d'une procédure spécifiés dans le contrat. Cette proposition est ainsi conçue :

[*Proposition D*]

« 1. Le contrat de transport peut contenir une clause compromissoire à condition que cette clause stipule¹⁸ que les arbitres appliqueront la présente Convention.

« 2. Lorsqu'une procédure d'arbitrage est engagée conformément à une clause compromissoire du contrat de transport, elle doit avoir lieu dans l'un des États suivants :

« [a] L'État du domicile ou de la résidence permanente du demandeur si le défendeur a un établissement dans cet État^{18a};

« b) L'État du lieu de livraison des marchandises au transporteur;

« c) L'État du lieu prévu au contrat pour la livraison des marchandises au destinataire.

« 3. Après la naissance du litige, les parties peuvent convenir de choisir comme lieu de l'arbitrage le territoire d'un État quelconque. »

18. La proposition D vise essentiellement, comme les propositions B et C, à éviter au propriétaire de la cargaison d'avoir à engager une procédure d'arbitrage en un lieu qui lui est difficile d'accès. Mais cette dernière proposition limite plus étroitement les lieux d'arbitrage qu'il est possible de stipuler dans le contrat puisque le choix doit s'exercer entre les lieux qui ont un certain lien avec la transaction et dont on peut penser qu'ils sont d'un accès commode pour le demandeur. Les raisons pour lesquelles il est souhaitable que l'État de l'établissement principal du transporteur soit exclu de la liste de lieux possibles figurant au paragraphe 2 de la proposition D sont exposées au paragraphe 137 du rapport du Secrétaire général, où il est fait état des plaintes que suscite le fait que les transporteurs font généralement figurer dans les connaissements types des clauses exigeant que tous les litiges soient jugés au lieu où le transporteur a son établissement¹⁹.

19. Le lieu de l'établissement principal du transporteur ou tout autre lieu ne figurant pas parmi les lieux possibles énoncés au paragraphe 2 de la proposition D peut, aux termes du paragraphe 3, être choisi par les parties après la naissance du litige. Un tel accord des parties éliminerait les abus des contrats d'adhésion puisque le demandeur aurait la possibilité de négocier le lieu de l'arbitrage²⁰. De la même façon, si la personne ou l'organisme désigné dans le contrat souhaite que la procédure d'arbitrage se déroule en un lieu autre que ceux qui sont spécifiés au paragraphe 2 de la proposition D, ils peuvent inviter les parties au différend à choisir le lieu de l'arbitrage d'un commun accord²¹. D'un point de vue pratique, même quand le connaissement stipule un lieu d'arbitrage autre que ceux qui sont énumérés au paragraphe 2 de la proposition D, le demandeur peut estimer qu'il est commode pour lui que l'arbitrage se déroule dans le lieu désigné. Cela pourrait être notamment le cas lorsque la compagnie d'assurance du demandeur a été subrogée dans les droits de ce dernier. Dans une telle situation, il semblerait que les parties pourraient convenir du lieu souhaité de part et d'autre en vertu du paragraphe 3 de la proposition D.

D. — DISPOSITION SPÉCIFIANT UN CERTAIN NOMBRE DE LIEUX OÙ LA PROCÉDURE D'ARBITRAGE PEUT S'ENGAGER, AU CHOIX DU DEMANDEUR

20. Un projet de disposition présenté au cours de la session du Groupe de travail s'inspire de l'idée que la solution en matière de clauses compromissoires doit

¹⁸ Voir plus haut, note 17, où il est suggéré d'ajouter les mots : « ou qu'il soit prévu par ailleurs dans le contrat de transport ».

^{18a} Voir plus haut, note 17a.

¹⁹ Rapport du Secrétaire général, par. 137.

²⁰ *Ibid.*, par. 139.

²¹ *Ibid.*, par. 138.

être identique à celle qui a été adoptée par le Groupe de travail en ce qui concerne les clauses d'élection de for²². Ce projet de disposition est ainsi conçu :

[*Proposition E*]

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

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

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

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

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

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

« 3. Après la naissance du litige, les parties peuvent convenir de choisir comme lieu de l'arbitrage le territoire d'un État contractant quelconque [ou toute personne ou organisme dans un État contractant]. Les parties pourront convenir que l'arbitre pourra statuer en amiable compositeur. »

21. Selon la solution adoptée dans la proposition E, on autoriserait l'insertion d'une clause compromissoire dans le connaissement tout en laissant au demandeur le droit de choisir son for arbitral²³. Aux termes de la proposition E (qui diffère en cela des propositions précédentes), le demandeur peut, au moment où surgit le litige, exercer son choix entre certains lieux d'arbitrage possibles.

22. A l'alinéa *d* du paragraphe 1 de la proposition E, une disposition placée entre crochets prévoit que, lorsque la personne ou l'organisme désigné dans la clause compromissoire a choisi un lieu d'arbitrage, le demandeur a la faculté d'accepter ou de rejeter ce choix. Aux termes d'un tel arrangement, la personne ou l'organisme désigné dans le connaissement aurait à soumettre le lieu de son choix au demandeur, qui aurait la faculté de le récuser. La faculté ainsi reconnue au demandeur risquerait fort de compliquer la désignation d'une personne et d'un lieu appropriés.

23. Les paragraphes 1 (clause compromissoire) et 3 (accord après la naissance du litige) de la proposition E stipulent tous deux que la procédure d'arbitrage doit se dérouler dans un État contractant. Pour

une analyse de cette stipulation et des inconvénients qui risquent d'en découler, il convient de se reporter au paragraphe 9 du présent document.

E. — QUELQUES ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ENTRE LA PROPOSITION D ET LA PROPOSITION E

24. La proposition D restreint les lieux entre lesquels la personne ou l'organisme désigné dans le connaissement peut exercer son choix, mais stipule que ce choix a force obligatoire. Dans la proposition E, le choix fait par ladite personne ou ledit organisme ne constitue que l'une des nombreuses options laissées au demandeur.

25. On peut soutenir que les dispositions de la proposition E, qui donnent au demandeur la possibilité de choisir l'établissement principal du transporteur (alinéa *d* du paragraphe 1) ou le lieu désigné dans le contrat (alinéa *d* du paragraphe 1), ne sont pas en fait plus souples que celles de la proposition D. Aux termes de cette dernière, le demandeur qui désire que la procédure d'arbitrage s'engage au lieu de l'établissement principal du transporteur n'aura vraisemblablement aucune difficulté à recueillir l'accord du transporteur sur ce point lorsque le différend surgira. Il est à présumer qu'il n'aurait pas non plus de difficulté à ce que le transporteur convienne de tout autre lieu qu'il aurait lui-même choisi s'il avait eu la faculté de le faire.

F. — DISPOSITION QUI LIMITERAIT LE RECOURS À L'ARBITRAGE AUX CAS DANS LESQUELS LES PARTIES CONVIENDRAIENT D'Y RECOURIR APRÈS LA NAISSANCE DU LITIGE

26. Une proposition présentée au Groupe de travail tendait à limiter le recours à l'arbitrage aux cas dans lesquels les parties conviendraient d'y recourir après la naissance du différend. Cette proposition est ainsi conçue :

[*Proposition F*]

« Nonobstant les dispositions des paragraphes qui précèdent, après que s'est produit l'événement qui donne naissance à la réclamation, les parties peuvent convenir de la juridiction devant laquelle l'action judiciaire doit être intentée ou soumettre la question à l'arbitrage aux fins de sentence définitive conformément aux règles de la présente Convention²⁴. »

27. La proposition F doit se lire en même temps que le projet de disposition relatif aux clauses d'élection de for. Elle entraînerait la nullité de toutes les clauses compromissoires dans les connaissements²⁵.

²⁴ Rapport du Groupe de travail, par. 55.

²⁵ Voir à ce propos le paragraphe 132 du rapport du Secrétaire général, qui souligne la grande faveur dont jouit l'arbitrage en tant que mode de règlement des différends à la fois efficace et peu coûteux. Il convient de noter que cette proposition invaliderait également les clauses analogues des chartes-parties lorsque ces dernières sont incorporées dans les connaissements.

²² Rapport du Groupe de travail, par. 39 et 41.

²³ Rapport du Groupe de travail, par. 54.