

la responsabilité établi par la présente Convention », « le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ».

15. L'obligation de prévoir dans le contrat de transport une stipulation destinée à informer le proprié-

taire de la marchandise quant à la protection que lui accorde la Convention (par. 13 ci-dessus) ne permettrait vraisemblablement de réduire que dans une certaine mesure l'abus des clauses frappées de nullité. Il serait cependant utile d'examiner cette solution minimale si le Groupe de travail parvient à la conclusion que d'autres mesures ne peuvent être retenues.

**5. Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session (New York, 5-16 février 1973) [A/CN.9/76\*]**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION . . . . .	1-8
I. — LIMITATION DE RESPONSABILITÉ PAR UNITÉ . . . . .	9-29
A. — Introduction . . . . .	9-15
B. — Débats du Groupe de travail . . . . .	16-25
C. — Rapport du Groupe de rédaction . . . . .	26
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction . . . . .	27-29
II. — TRANSBORDEMENT . . . . .	30-44
A. — Introduction . . . . .	30-32
B. — Débats du Groupe de travail . . . . .	33-37
C. — Rapport du Groupe de rédaction . . . . .	38
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction . . . . .	39-44
III. — DÉROUTEMENT . . . . .	45-55
A. — Introduction . . . . .	45-49
B. — Débats du Groupe de travail . . . . .	50-53
C. — Rapport du Groupe de rédaction . . . . .	54
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction . . . . .	55
IV. — DÉLAI DE PRESCRIPTION . . . . .	56-72
A. — Introduction . . . . .	56-57
B. — Débats du Groupe de travail . . . . .	58-64
C. — Rapport du Groupe de rédaction . . . . .	65
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction . . . . .	66-72
V. — TRAVAUX FUTURS . . . . .	73-78

**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. A sa quatrième session, la Commission a élargi le Groupe de travail qui se compose désormais des 21 membres suivants 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. A sa troisième session<sup>1</sup>, le Groupe de travail a décidé de consacrer sa cinquième session à l'examen des questions énumérées dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session et qu'il n'avait

<sup>1</sup> 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) [ci-après dénommé rapport du Groupe de travail sur sa troisième session]; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.*

pas encore abordées<sup>2</sup>. Ces questions non examinées étaient les suivantes : 1) limitation de responsabilité par unité, 2) transbordement, 3) déroutement, 4) délai de prescription, 5) définitions figurant à l'article premier de la Convention, et 6) élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements.

3. Le Groupe de travail a tenu sa cinquième session à New York du 5 au 16 février 1973.

4. Dix-sept membres du Groupe de travail étaient représentés à la session<sup>3</sup>. Ont également participé à la session les représentants de la Guyane et de l'Iran, membres de la Commission, ainsi que des observateurs des organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales suivantes : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de commerce maritime, Comité maritime international et Union internationale d'assurances transports.

5. Par acclamation, le Groupe de travail a élu le Bureau suivant :

*Président* : M. José Domingo Ray (Argentine);

*Vice-président* : M. Stanislaw Suchorzewski (Pologne);

*Rapporteur* : M. L. H. Khov (Singapour).

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

1) Ordre du jour provisoire annoté (A/CN.9/WG.III/R.2);

2) « Mémoire concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer » présenté par la délégation norvégienne (A/CN.9/WG.III/WP.9);

3) Rapport du Secrétaire général ayant pour titre « Deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (limitation de responsabilité par unité, transbordement; déroutement; délai de prescription; définitions; clauses frappées de nullité) [A/CN.9/WG.III/WP.10, I à III \*];

4) Réponse des gouvernements et des organisations internationales au deuxième questionnaire sur la responsabilité du transporteur en cas de dommage ou

de perte des marchandises dans le contexte des connaissements (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1 et Add.2);

5) Rapport du Secrétaire général intitulé « Détermination des autres problèmes qu'il y aurait lieu d'étudier dans le domaine des connaissements maritimes » (A/CN.9/WG.III/R.1).

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant :

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 ses troisième et quatrième sessions, d'examiner à sa cinquième session.

5. Travaux futurs.

6. Adoption du rapport.

8. Le Groupe de travail a décidé d'utiliser comme document de travail le rapport du Secrétaire général intitulé « Deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » [ci-après dénommé : deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/WG.III/WP.10, vol. I à III)]. Ce rapport traitait des questions suivantes : limitation de responsabilité par unité (première partie); transbordement (deuxième partie); déroutement (troisième partie); délai de prescription (quatrième partie); définitions figurant à l'article premier de la Convention (cinquième partie); élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements (sixième partie). Le rapport du Secrétaire général, qui est publié dans un additif (A/CN.9/76/Add.1 \*), constitue une annexe au présent rapport.

## I. — Limitation de responsabilité par unité

### A. — INTRODUCTION

9. Parmi les questions à étudier retenues par la Commission figure celle de la « limitation de responsabilité par unité ». Cette question a été traitée dans la première partie du deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1 \*). Conformément aux suggestions faites au cours de la quatrième session du Groupe de travail, le rapport a surtout envisagé la question du point de vue de l'économie et de la conception des règles de limitation de responsabilité, par opposition au montant pécuniaire de cette limitation.

10. Comme il a été indiqué dans le rapport, l'article 45 de la Convention de Bruxelles de 1924 fixait une limite supérieure à la responsabilité du transporteur ou du navire, qui était de 100 livres sterling « par colis ou unité »<sup>4</sup>. Le Protocole de Bruxelles de 1968 tendait

<sup>4</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (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*, vol. II, ch. II, 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3).

\* Reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).

<sup>2</sup> Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 19 [ci-après dénommé rapport de la CNUDCI sur sa quatrième session (1971)] *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, chap. II, A; rapport du Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (spéciale) tenue à Genève du 25 septembre au 6 octobre 1972 (A/CN.9/74) [ci-après dénommé rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session], reproduit dans le présent volume ci-dessus (deuxième partie, IV, 1).

<sup>3</sup> Tous les membres du Groupe de travail étaient représentés à la session à l'exception des membres suivants : Chili, Espagne, Ghana et Zaïre.

à remplacer cette base de calcul unique par une double base. Aux termes de l'article 2, *a*, du Protocole, la limite de responsabilité était soit : 1) de 10 000 francs « par colis ou unité », soit 2) de 30 francs « par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées », la limite la plus élevée étant applicable<sup>5</sup>. Le rapport a noté que le premier mode de calcul était applicable à des chargements relativement légers; dès qu'un colis ou une unité pesait 334 kilos ou plus, c'était le second mode de calcul qui aboutissait à la limite de responsabilité la plus élevée (limite qui était donc applicable).

11. Le rapport (première partie, par. 12 à 31) a examiné les problèmes d'interprétation qu'avait soulevé la règle par « colis ou unité » et il a proposé trois variantes tendant à résoudre ces problèmes. Selon la variante I (*id.*, par. 23), lorsque les marchandises n'étaient pas expédiées en « colis » (marchandises en vrac, par exemple), la base de calcul applicable était l'« unité de fret ». Le rapport (*id.*, par. 24) a analysé les problèmes d'interprétation que pouvait poser l'utilisation de l'« unité de fret » et, dans les variantes II-A et II-B, il a donné de la base de calcul par unité une formulation différente : les termes proposés étaient, dans la variante II-A, « par colis ou autre unité de chargement » et, dans la variante II-B, « par unité de chargement ».

12. Le rapport a également traité des problèmes que posait, selon la base de calcul par « colis ou unité », le transport de marchandises en conteneurs. La question était essentiellement de savoir si le conteneur devrait être considéré comme un seul colis ou une seule unité (*id.*, par. 18). La règle pertinente, à laquelle le rapport renvoyait était celle de l'article 2, *c*, du Protocole de Bruxelles :

« *c*) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité. »

13. A propos de l'article 2, *c*, du Protocole, le rapport a appelé l'attention sur la question de savoir si le conteneur lui-même, lorsqu'il était fourni par le chargeur, devait être compté comme un colis ou une unité, ce qui élevait d'autant la limite de responsabilité lorsque le conteneur était perdu ou endommagé au cours du chargement. Un projet d'amendement tendait à préciser ce point (Rapport, première partie, par. 20).

14. Le rapport a aussi envisagé la possibilité d'abandonner la base de calcul par « colis ou unité » et de ne retenir qu'une règle de limitation de responsabilité fondée uniquement sur le poids (« ... francs par kilogramme »).

15. Les problèmes d'interprétation que pouvait soulever la disposition du Protocole de Bruxelles prévoyant une limitation monétaire « par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées » ont également été examinés. On a signalé qu'il pourrait être utile de distinguer entre : 1) la *perte* totale ou partielle des marchandises; et 2) le *dommage* causé aux marchandises; un projet de disposition en ce sens, fondé sur les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (Convention CIM)<sup>6</sup> et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR)<sup>7</sup>, a été formulé dans le rapport (variante III-B; rapport, première partie, par. 38). Il a été indiqué que cette distinction pourrait être utile, que la règle de limitation de responsabilité soit fondée uniquement sur le poids ou que l'on conserve une double base de calcul.

## B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

### 1. Règle de base en matière de limitation de responsabilité

16. Le Groupe de travail a examiné les différentes conceptions de cette règle auxquelles correspondaient les variantes formulées dans le rapport du Secrétaire général. Il a généralement été d'avis que pour la détermination du plafond de la responsabilité du transporteur il fallait nécessairement retenir une norme de calcul fondée sur le poids (« ... francs par kilogramme »). Plusieurs représentants se sont déclarés en faveur de l'adoption d'une règle de limitation de la responsabilité du transporteur fondée uniquement sur le poids. Un représentant a indiqué qu'une règle fondée uniquement sur le poids ou une règle fondée à la fois sur le poids et sur le nombre de colis ou unités, telle que celle qui figurait dans l'article 2, *a*, du Protocole de Bruxelles de 1968, seraient toutes deux acceptables.

17. Ceux des membres du Groupe de travail qui étaient en faveur d'une règle de limitation fondée uniquement sur le poids ont fait valoir que la règle de limitation de responsabilité qui serait retenue devait être claire et simple, afin de n'être pas une source de litige. La règle par « colis ou unité » de la Convention de Bruxelles de 1924 s'était révélée peu satisfaisante à cet égard; elle avait également donné lieu à des interprétations divergentes. Qui plus est, les transports combinés devenant de plus en plus fréquents, les règles de limitation de responsabilité applicables dans le cas des transports maritimes devaient être en accord avec celles des autres modes de transport, lesquelles étaient fondées sur le poids. L'un de ces représentants a déclaré que l'on n'avait aucune expérience de la double base de calcul, puisque le protocole de Bruxelles de 1968 n'était pas encore entré en vigueur, alors qu'une règle fondée uniquement sur le poids s'était révélée satisfaisante dans le cas des autres modes de transport et

<sup>5</sup> Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, adopté en février 1968; reproduit dans le *Registre des textes*, vol. II, ch. II, I.

<sup>6</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, n° 3442.

<sup>7</sup> *Ibid.*, vol. 399, n° 3742.

n'avait pas donné lieu à un contentieux important; la limitation par colis ou unité, en revanche, avait causé des difficultés dans la pratique et été la source de litiges. Le même représentant a également fait observer que la double base de calcul qui accordait plus d'importance au volume et à la forme des marchandises transportées qu'à leur quantité ou à leur valeur était fondamentalement injuste. Il a été proposé que, dans le cadre d'une règle de limitation fondée uniquement sur le poids, le problème des marchandises légères de grande valeur soit résolu par la fixation d'une limite inférieure de responsabilité.

18. Cependant, la plupart des représentants se sont prononcés pour le maintien de la double base de calcul consacrée par l'article 2, *a*, du Protocole de Bruxelles de 1968. Ces représentants ont fait valoir que ce régime avait l'avantage d'être souple dans la mesure où il tenait compte des chargements de faible poids et de grande valeur : un régime unique fondé exclusivement sur le poids serait préjudiciable au chargeur dans le cas de marchandises légères mais de grande valeur. En outre, l'application du régime unique exigerait que le poids soit indiqué sur chaque colis expédié.

### 2. *Disposition relative aux conteneurs*

19. Un aspect particulier du problème de la limitation de responsabilité « par colis ou unité » était le groupage de plusieurs colis dans un conteneur. Il a été admis d'une manière générale que, si la base de calcul par « colis ou unité » était conservée dans le régime de la limitation de responsabilité, cette règle devait être complétée par une disposition sur les conteneurs analogue à l'article 2, *c*, du Protocole de Bruxelles de 1968 (cité au paragraphe 12 ci-dessus).

20. Un représentant a proposé pour les conteneurs une disposition prévoyant que seule la limitation de responsabilité fondée sur le poids jouerait lorsque c'était le chargeur (et non pas le transporteur) qui avait rempli le conteneur. D'autres représentants, qui étaient en faveur du système de la double base de calcul, ont déclaré qu'une disposition en ce sens serait incompatible avec ce système et certains ont estimé qu'elle léserait les chargeurs qui utilisaient eux-mêmes des conteneurs, souvent sur le conseil des transporteurs.

### 3. *Autres questions*

21. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si les règles de limitation de responsabilité devraient s'appliquer aux préposés du transporteur. De façon générale, le Groupe de travail s'est prononcé en faveur d'une règle fondée sur l'article 3 2) du Protocole de Bruxelles de 1968, selon lequel un préposé du transporteur peut se prévaloir des mêmes limitations de responsabilité que ce dernier.

22. Le Groupe de travail a aussi examiné la question de savoir si le bénéfice des limitations de responsabilité subsistait lorsque les dommages avaient été causés intentionnellement ou par témérité ou, de façon générale, en cas de faute grave. A cet égard, il s'agissait également de savoir si une faute grave d'un pré-

posé du transporteur devait avoir pour effet d'empêcher ce dernier de se prévaloir des limitations de responsabilité. Plusieurs représentants ont estimé que le transporteur devait être entièrement responsable du fait de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions; on a estimé que toute autre règle serait difficilement applicable étant donné que les transporteurs modernes agissaient le plus souvent par l'intermédiaire de préposés. En revanche, plusieurs représentants ont déclaré que le transporteur ne devait pas perdre le bénéfice de la limitation de responsabilité du fait de ses préposés. Certes, de nombreux types de faute grave (comme le vol) que pouvaient commettre des préposés n'étaient pas commis par eux « dans l'exercice de leurs fonctions ». mais, dans le cas de la faute grave, ce critère était d'application difficile. Certains représentants ont estimé qu'un vol pouvait être commis par un préposé « dans l'exercice de ses fonctions ».

23. Le Groupe de travail a examiné la distinction entre le fait intentionnel et le fait téméraire. Certains représentants ont indiqué que ces deux types de comportement de la part soit du transporteur soit de ses préposés devaient avoir pour effet d'empêcher le transporteur de bénéficier des limitations de responsabilité. Selon d'autres représentants, les limitations de responsabilité ne devaient cesser d'être applicables que dans le cas du fait intentionnel, car une règle visant un fait « téméraire » serait vague et d'une application difficile.

24. Il a été suggéré que la question soit résolue d'une autre façon : en élevant la limite supérieure de la responsabilité et en supprimant toute disposition visant à écarter l'application de cette limite. On a fait observer que, pour que cette proposition d'une limitation « irréfragable » soit acceptable, il faudrait que le plafond de responsabilité soit suffisamment élevé.

25. Les effets d'une fausse déclaration de la part du chargeur quant à la nature et à la valeur des marchandises ont été aussi examinés par le Groupe de travail compte tenu de l'article 2 *h* du Protocole de Bruxelles de 1968, qui prévoit que le transporteur ne sera en aucun cas responsable pour perte ou dommage causé aux marchandises si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. On a fait valoir que cette règle était trop stricte si on l'appliquait à la lettre, car elle dégageait le transporteur de toute responsabilité pour faute de sa part. On a dit qu'il conviendrait d'interpréter la règle comme signifiant qu'une fausse déclaration du chargeur aurait seulement pour effet d'invalider cette déclaration pour ce qui était de la nature et de la valeur des marchandises. On a également suggéré que la question soit réglée selon les règles du droit national.

### C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

26. Après avoir examiné les différentes solutions possibles à la question de la limitation de responsabilité du transporteur, le Groupe de travail a décidé de constituer un Groupe de rédaction chargé de préparer des textes à ce sujet ainsi que sur les autres points

qui devaient être examinés à la cinquième session<sup>8</sup>. Le rapport du Groupe de rédaction sur la limitation de responsabilité du transporteur, sous réserve de deux modifications que le Groupe de travail<sup>9</sup> a apportées au texte du projet de dispositions proposé, est ainsi conçu :

PREMIÈRE PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION :  
LIMITATION DE RESPONSABILITÉ PAR UNITÉ

1. Le projet qui figure ci-après a été établi compte tenu des décisions suivantes du Groupe de travail :

a) Le Groupe de travail a décidé de maintenir le double système de limitation de responsabilité institué à l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968, aux termes duquel la limite de responsabilité du transporteur est fixée sur la base d'un montant déterminé : 1) par colis ou unité; ou 2) par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) Le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait tenir compte de l'emploi de conteneurs dans la Convention et il a décidé en conséquence de maintenir le principe posé à l'alinéa c de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968, selon lequel on reconnaît effet à l'énumération dans le connaissance des colis ou unités inclus dans le conteneur. Le Groupe de travail a décidé également qu'un engin tel qu'un conteneur, lorsqu'il est fourni par le chargeur, devrait être considéré comme un colis distinct; cette règle devrait être applicable que les colis ou unités aient ou non été énumérés dans le connaissance.

2. Eu égard à ces objectifs, le Groupe de rédaction recommande le texte suivant :

*Article A*

1. La responsabilité du transporteur pour les pertes ou les dommages causés aux marchandises sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises incluses dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

<sup>8</sup> Le Groupe de rédaction était composé des représentants de l'Argentine, des États-Unis d'Amérique, de la France, de l'Inde, du Japon, du Nigéria, de la Norvège, de la République-Unie de Tanzanie, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques. Le Groupe de rédaction a élu M. E. Chr. Selvig (Norvège) président.

<sup>9</sup> Les modifications apportées par le Groupe de travail sont les suivantes : a) la disposition qui figurait initialement au paragraphe 5 de l'article A est devenue l'article C; de ce fait, le paragraphe 6 de l'article A a été renuméroté paragraphe 5; b) les crochets qui entouraient le paragraphe 1 de l'article B ont été supprimés. Les raisons pour lesquelles on avait utilisé des crochets sont exposées au paragraphe 12 du rapport du Groupe de rédaction. Le Groupe de travail a également décidé de supprimer la phrase suivante, qui était auparavant la deuxième phrase du paragraphe 3 de l'article B : « Il est entendu toutefois qu'un montant supplémentaire peut être mis à la charge du transporteur ou desdites personnes conformément aux dispositions du paragraphe [5] de l'article [A] » (qui figure désormais dans le texte comme article C).

3. Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

4. La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'État de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 3 du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l'autorité compétente de l'État intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention.

[5. Une limitation de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1 peut être fixée par convention entre le transporteur et le chargeur.]

*Article B*

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages (ou de retards) des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

*Article C*

Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité établie au paragraphe 1 de l'article A s'il est prouvé que le dommage résulte d'un dol du transporteur ou de l'un de ses préposés dans l'exercice de ses fonctions. Le préposé ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en cas de dol de sa part.

*Notes sur le projet de dispositions proposé*

3. Pour ce qui est du paragraphe 1 de l'article A, le Groupe de rédaction a envisagé la possibilité de rédiger un texte plus détaillé visant à faire une distinction nette entre la responsabilité pour : 1) la perte totale ou partielle des marchandises; et 2) des dommages causés à la totalité ou à une partie des marchandises. Il a été décidé cependant que le texte actuel est satisfaisant et qu'un projet plus détaillé ne représenterait pas une amélioration par rapport au texte du Protocole de Bruxelles.

4. Le paragraphe 2 de l'article A permet de définir avec davantage de précision la formule du « colis ou unité de chargement » prévue au paragraphe 1 et n'exclut pas un recours à la formule fondée sur le poids brut. Ce paragraphe vise le principal objectif fixé à l'alinéa c de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968, qui est d'éviter que la responsabilité du transporteur ne se trouve réduite lorsque divers colis sont groupés dans des conteneurs. Ce paragraphe prévoit également que, lorsque le conteneur lui-même est perdu ou endommagé, ce conteneur est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

5. Les représentants du Nigéria et de la Norvège ont réservé leur position en ce qui concerne les paragraphes 1 et 2 de l'article A et ont proposé de remplacer ces paragraphes par la disposition suivante :

« La responsabilité du transporteur pour la perte ou les dommages causés aux marchandises sera limitée à une somme équivalente à [...] francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. »

6. Le paragraphe 3 de l'alinéa A suit le texte de la première phrase de l'alinéa d de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968.

7. Le paragraphe 4 de l'article A vise les questions qui font l'objet de la deuxième phrase de l'alinéa d de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968. Le Groupe de rédaction a noté

qu'aux termes du Protocole de Bruxelles la date de conversion de la somme octroyée en réparation est déterminée par la loi de la juridiction saisie. Dans un souci d'uniformité, le texte proposé précise que la conversion aura lieu à la date à laquelle est rendu le jugement ou la sentence arbitrale. Le projet prévoit également que la conversion dans la monnaie nationale de l'État de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi se fera sur la base du cours officiel de cette monnaie. Un représentant a réservé sa position en ce qui concerne l'inclusion dans le projet d'une disposition prévoyant que la conversion doit se faire sur la base d'un cours officiel de cette monnaie.

8. Le Groupe de rédaction a envisagé la possibilité d'inclure dans le projet une disposition qui fixerait la date de conversion en monnaie nationale lorsque les parties parviennent à un règlement sans avoir recours à une procédure judiciaire ou arbitrale. Le Groupe de rédaction n'a pas retenu cette possibilité. Il convient de noter à ce propos que la méthode adoptée par le Groupe de rédaction qui a été de n'envisager que les situations où une procédure judiciaire ou arbitrale a été engagée, suit les précédents établis par les autres conventions en la matière.

9. Le paragraphe 5 de l'article A précise que le transporteur et le chargeur peuvent, par voie d'accord, relever la limite de responsabilité du transporteur. Ce paragraphe suit, pour l'essentiel, la première partie de l'alinéa *a* de l'article 2 et l'alinéa *g* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles. Cette disposition est placée entre crochets car il se peut qu'elle ne soit pas nécessaire eu égard à la règle générale concernant le droit du transporteur d'accepter un relèvement de sa responsabilité qui est énoncée à l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924. Cette disposition entre crochets a cependant été incluse dans le texte en attendant qu'une décision soit prise sur les dispositions de caractère général concernant le droit du transporteur d'accroître sa responsabilité.

10. Le Groupe de rédaction est parvenu à la conclusion qu'il n'est pas nécessaire d'énoncer une règle concernant les conséquences, sur le plan de la preuve, d'une déclaration ou autre convention concernant la valeur des marchandises (alinéa *f* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles).

11. Le Groupe de rédaction a également examiné la question de savoir s'il conviendrait de maintenir une règle comme celle qui est énoncée à l'alinéa *h* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles, qui est ainsi conçu : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. » Le Groupe de rédaction a considéré qu'une règle telle que celle de l'alinéa *h* de l'article 2 du Protocole pourrait être interprétée comme signifiant que, lorsque le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de la nature ou de la valeur des marchandises, le chargeur ne peut même pas obtenir réparation pour une partie de la perte qu'il a subie si la perte a résulté d'une faute du transporteur. A ce propos, le Groupe de rédaction est parvenu à la conclusion que ce problème relève des règles générales du droit de chaque pays qui considéreraient comme dépourvue d'effet toute convention visant à fixer une valeur plus élevée par suite d'une fausse déclaration.

12. Le paragraphe 1 de l'article B du projet est placé entre crochets car il n'a pas été examiné par le Groupe de travail, et le Groupe de rédaction n'avait donc pas mandat pour examiner la règle qui y est énoncée. Cette disposition fait partie intégrante du Protocole de Bruxelles de 1968 (par. 1 de l'article 3), et il a été convenu qu'elle devait provisoirement figurer dans le texte pour présenter un projet qui soit aussi complet que possible<sup>10</sup>.

13. Le paragraphe 2 de l'article B du projet est inspiré, d'une façon générale, du texte du paragraphe 2 de l'article 3 du Protocole

de Bruxelles de 1968. Ce paragraphe comporte cependant des dispositions conformes à l'article C de ce projet en ce sens que le préposé n'est en droit d'invoquer la limitation de responsabilité que s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions.

14. Le paragraphe 3 de l'article B reprend l'essentiel du paragraphe 3 de l'article 3 du Protocole de Bruxelles de 1968.

15. L'article C prévoit les cas dans lesquels la limitation de responsabilité n'est pas applicable. Cet article s'écarte du texte des articles 2, *e*, et 3 4) du Protocole de Bruxelles de 1968, en ce sens qu'aux termes de l'article C le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité pour les actes de ses préposés lorsque ces actes résultent d'un dol de leur part. La notion de « dol » a été retenue comme étant le compromis le plus acceptable pour établir un critère permettant de déterminer les actes excluant l'application de la limitation de responsabilité.

#### D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

27. Le Groupe de travail a examiné le rapport précité du Groupe de rédaction<sup>11</sup>. Ce rapport, y compris le projet de dispositions proposé, a été approuvé par la majorité des membres du Groupe de travail.

28. Les observations, propositions et réserves ci-après ont été formulées à propos de plusieurs paragraphes du projet de dispositions proposé :

*a)* En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article A, un représentant a réservé sa position et a proposé comme variante le texte suivant :

« Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, la somme par colis ou unité de chargement mentionnée au paragraphe 1 ne servira pas de base pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur ou de ses préposés, ou du navire. »

*b)* En ce qui concerne le paragraphe 4 de l'article A un représentant a réservé sa position et a déclaré qu'une telle disposition créerait des litiges car elle ouvrirait la porte à de nombreux différends. Ce représentant a déclaré que la disposition en question ne prévoyait pas la conversion en une monnaie nationale, comme cela est le cas dans la Convention de Varsovie et dans d'autres conventions.

*c)* Plusieurs représentants ont réservé leur position au sujet de l'article C. Il a été dit que cette disposition créerait de nombreuses complications et qu'elle était excessivement sévère pour le transporteur car elle le rendait indirectement responsable du dol causé par ses préposés. Quelques représentants ont manifesté leur préférence pour la formule retenue dans les articles 2, *e*, et 3 4) du Protocole de Bruxelles de 1968. Les observateurs d'organisations internationales non gouvernementales ont été favorables au maintien des dispositions figurant dans le Protocole de Bruxelles de 1968 et ont déclaré que l'expression « dans l'exercice de leurs fonctions » soulèverait de graves difficultés d'interprétation et que de nombreux litiges ne manqueraient pas de s'ensuivre. Ils ont également été d'avis que les dispositions proposées allaient à l'encontre de la ten-

<sup>10</sup> Voir plus haut, note 9.

<sup>11</sup> Voir plus haut, note 9.

dance contemporaine, qui est d'établir des limites « irréfragables » et qu'elles conduiraient à exiger des primes d'assurance pous élevées qu'à l'heure actuelle. On a fait observer que cette disposition était le résultat des négociations qui avaient eu lieu au Groupe de rédaction, telles qu'elles sont consignées au paragraphe 15 du rapport du Groupe de rédaction à ce sujet. Deux représentants ont estimé que cet article pourrait n'être pas nécessaire si l'on fixait en définitive une limite de responsabilité suffisamment élevée à l'article A, l'un d'entre eux a cependant manifesté son désaccord avec les conclusions des observateurs concernant l'augmentation des primes d'assurance. Un autre représentant a été d'avis que cet article devait être limité aux dommages causés intentionnellement. Cependant, les membres du Groupe de travail ont généralement été favorables à cet article, qui apportait au problème une solution de compromis appropriée.

29. Un représentant, appuyé par un autre représentant, a proposé d'ajouter trois nouveaux paragraphes au texte de l'article A du projet de dispositions proposé. Ces paragraphes se lisaient comme suit :

« 6. Lorsque le chargeur a déclaré la valeur des marchandises avant leur réception par le transporteur et que cette déclaration a été insérée dans le connaissement, les limites de responsabilité prévues au paragraphe 1 ne seront pas applicables et une telle déclaration insérée dans le connaissement constituera une présomption, jusqu'à preuve contraire, de la valeur desdites marchandises.

« 7. Le transporteur ne sera aucunement responsable de la perte ou des dommages causés aux marchandises si le chargeur a indiqué dans le connaissement une valeur qu'il savait être notablement supérieure à la valeur véritable des marchandises.

« 8. Le transporteur ne sera aucunement responsable de la perte ou des dommages causés aux marchandises si le chargeur n'a pas indiqué par écrit la nature exacte (ou la description) de la valeur desdites marchandises avant leur réception par le transporteur. »

Le représentant qui a présenté cette proposition a déclaré que ces paragraphes fixeraient les principes généraux à suivre concernant la déclaration de la valeur des marchandises par le chargeur et qu'ils visaient à empêcher le chargeur de faire sciemment de fausses déclarations. D'un autre côté, tous les autres représentants qui ont pris la parole à ce sujet se sont prononcés contre l'inclusion de ces paragraphes. Il a été dit que ces paragraphes créeraient davantage de problèmes qu'ils n'en résoudraient. On a fait observer également que les questions concernant de fausses déclarations de la part du chargeur, par exemple lorsque le chargeur fait sciemment une fausse déclaration sur la valeur des marchandises, devraient être réglées par les droits nationaux. Un représentant a déclaré qu'il était hostile à ce qui représentait essentiellement, à son avis, une disposition de caractère pénal. On a signalé aussi que le Groupe de rédaction avait examiné soigneusement la possibilité d'inclure une telle disposition dans le texte mais qu'il l'avait écartée (par. 10 et 11 de la première partie du rapport du Groupe de rédaction).

## II. — Transbordement

### A. — INTRODUCTION

30. Les problèmes posés par le transbordement ont été examinés dans la deuxième partie du rapport du Secrétaire général<sup>12</sup>. Dans le rapport, les problèmes juridiques et les solutions possibles ont été analysés dans le contexte des deux situations suivantes :

a) Dans la première situation, qui se caractérise par le « connaissement direct » type, le transbordement à la charge d'un deuxième transporteur est expressément convenu au moment de l'expédition. Par exemple, un expéditeur de Bombay qui envoie des marchandises à Tokyo peut passer, avec un transporteur contractant, un contrat prévoyant le transport des marchandises sur son navire jusqu'à Sydney, et le transbordement des marchandises, à Sydney, à la charge d'un transporteur subséquent qui assurera le voyage de Sydney à Tokyo. Dans ce cas, le recto du connaissement porterait les mentions suivantes : « Port de chargement : *Bombay*; Port de déchargement : *Sydney*; Destination finale : *Tokyo* ». Il était, en outre, noté dans le rapport qu'un connaissement de ce genre contient en général des clauses stipulant que, en ce qui concerne le transport des marchandises au-delà du port de déchargement du navire (c'est-à-dire Sydney), le transporteur contractuel n'agit que comme mandataire, et n'est pas responsable de la perte ou du dommage même s'il a encaissé le fret pour la totalité du transport.

b) Dans la deuxième situation, le transbordement n'est pas expressément prévu dans le contrat de transport. Par exemple, dans le cas de marchandises expédiées de Bombay, leur destination finale étant Tokyo, le recto du connaissement porterait les mentions suivantes : « Port de chargement : *Bombay*; Port de déchargement : *Tokyo* ». Toutefois, il était noté dans le rapport que le connaissement contenait habituellement une clause générale aux termes de laquelle « qu'il en soit expressément convenu ou autrement, le transporteur avait la faculté de transporter les marchandises à leur port de destination par des navires appartenant soit au transporteur, soit à d'autres », la responsabilité du transporteur contractuel étant « limitée à la partie du transport exécuté par lui-même sur des navires opérant sous sa direction ».

31. Il était noté dans le rapport du Secrétaire général que ni la Convention de Bruxelles de 1924, ni le Protocole de Bruxelles de 1968 ne contiennent de dispositions relatives à l'effet de ces clauses de transbordement. Par exemple, dans le cas de marchandises expédiées du port A (par exemple Bombay), transportées à la charge d'un autre transporteur au port B (par exemple Sydney) et déchargées à leur destination finale au port C (par exemple Tokyo), les questions suivantes ont été examinées : 1) La responsabilité du transporteur contractuel doit-elle prendre fin au point

<sup>12</sup> A/CN.9/76/Add.1, deuxième partie; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).

de transbordement (port B), ou doit-elle rester engagée jusqu'au port de destination finale (port C)? 2) Quelles règles doivent régir la responsabilité du transporteur subséquent en ce qui concerne le transport du port B au port C? Par exemple, si l'État du port A est partie à la Convention internationale mais l'État du port B ne l'est pas, une disposition du connaissement indiquant que le transport initial prend fin au port B implique-t-elle que la Convention n'est pas applicable au transport du port B au port C? 3) Si la Convention est applicable pendant toute la durée du transport, le transporteur subséquent (et plus particulièrement le transporteur final, ou transporteur qui effectue la livraison) doit-il, aux termes des dispositions de la Convention, être responsable du transport de B à C vis-à-vis du propriétaire de la marchandise? Ou bien le transporteur qui effectue la livraison doit-il être responsable du transport de A à C, sous réserve de remboursement par le transporteur contractuel (ou un transporteur intermédiaire) de la perte que ce dernier a causée?

32. Le rapport du Secrétaire général (deuxième partie, par. 20 à 26) analysait la réglementation contenue dans les conventions internationales régissant les transports par air (Convention de Varsovie), par route (Convention CMR) et par chemin de fer (Convention CIM) en ce qui concerne les questions ci-dessus. Il présentait (*id.*, par. 35 à 40) des variantes de projets de textes concernant les règles relatives à la durée de la responsabilité du transporteur qui avaient été élaborées par le Groupe de travail à sa troisième session<sup>13</sup>. Selon la première variante (variante A), le transporteur contractuel serait responsable aux termes de la Convention pour le transport depuis le port d'expédition (port A) jusqu'au port de destination finale (port C), dans le cas du « connaissement direct » type qui est décrit au paragraphe 30, *a*, ci-dessus, ainsi qu'après le transbordement lorsque le contrat comporte la clause générale « facultative » décrite au paragraphe 30, *b*, ci-dessus. Selon une deuxième variante (variante B), le transporteur contractuel ne serait responsable pour la totalité du transport que si le transbordement fait l'objet d'une clause générale « facultative » aux termes de ce projet; la responsabilité du transporteur contractuel prendrait fin lorsque le transbordement a été effectué conformément à un arrangement expressément prévu dans le connaissement — comme c'est le cas pour le connaissement direct décrit au paragraphe 30, *b*. Le rapport contenait également (*id.*, par. 41) un projet de disposition sur la responsabilité des transporteurs subséquents aux termes de la Convention.

#### B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

33. Les membres du Groupe de travail ont discuté de la responsabilité du transporteur contractuel après transbordement dans le cas des deux types d'arrangements exposés plus haut, aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 30. Ils ont étudié en premier lieu le transbor-

dement effectué par le transporteur contractuel en vertu d'une clause générale « facultative ». (Voir plus haut l'alinéa *b* du paragraphe 30.) Il a été généralement admis que, si un tel transbordement, effectué dans des circonstances raisonnables, pouvait être autorisé aux termes du contrat, le transporteur contractuel devait néanmoins demeurer responsable envers le propriétaire des marchandises, conformément aux règles de la Convention, pour la totalité du transport. Si les marchandises étaient endommagées après ce transbordement, le coût du remboursement au propriétaire des marchandises ne demeurerait pas à la charge du transporteur contractuel, puisque ce dernier aurait normalement un droit de recours contre le transporteur réel (parfois appelé « transporteur précédent » ou « transporteur subséquent »).

34. En ce qui concerne les cas où le transbordement pour une partie déterminée du transport avait été expressément convenu dans le contrat de transport (comme c'est le cas pour le connaissement direct défini à l'alinéa *a* du paragraphe 30), plusieurs représentants ont exprimé l'opinion que la responsabilité du transporteur contractuel devait prendre fin lors du transbordement. On a signalé qu'aucune règle de droit n'obligeait les transporteurs à émettre des connaissements directs. Si le transporteur contractuel était rendu responsable pour la totalité du transport, le transporteur pourrait refuser d'établir de tels connaissements; en conséquence, un document qui s'était révélé utile pour le transfert et le financement de marchandises en cours de transport par mer risquerait de ne plus être pleinement utilisable.

35. Plusieurs représentants ont été d'avis que ces craintes ne se matérialiseraient pas. Le transporteur contractuel continuerait à trouver financièrement et commercialement avantageux d'établir des connaissements directs. Dans les cas où les marchandises seraient endommagées après le transbordement, le transporteur contractuel, même s'il devait rembourser le chargeur, serait en droit de demander remboursement au transporteur effectif. En cas de pluralité de transporteurs, il était de meilleure politique pour ceux-ci de se charger de répartir les pertes entre eux que d'obliger le chargeur à essayer de découvrir à quel stade les dommages s'étaient produits et à adresser une réclamation au transporteur réel qui n'avait peut-être jamais eu de rapports avec le chargeur et qui pouvait affirmer que les marchandises avaient été endommagées avant le transbordement. A ce propos, on a appelé l'attention sur l'emploi de plus en plus fréquent des conteneurs, qui rendait encore plus difficile pour le chargeur de déterminer quel était celui d'une série de transporteurs qui était responsable des dommages causés aux marchandises.

36. En réponse à cet argument, on a fait observer que la règle générale relative à la charge de la preuve que le Groupe de travail avait adoptée aiderait le chargeur dans les cas où il ne savait pas lequel d'une série de transporteurs était responsable des dommages causés aux marchandises, mais des doutes ont également été exprimés quant aux services que pourrait rendre à cet égard la règle de la preuve.

<sup>13</sup> Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session, par. 14.

37. Le Groupe de travail a examiné aussi la question de la responsabilité du transporteur réel. Il a été généralement reconnu que, dans les deux types de transbordement examinés plus haut, le transporteur réel devait être responsable envers le propriétaire des marchandises, conformément à la Convention, du dommage ou de la perte causé aux marchandises alors qu'il en avait la garde. Dans les cas où le transporteur contractuel était également responsable, le propriétaire des marchandises pourrait choisir auquel des deux présenter sa réclamation, mais il ne pourrait évidemment pas être indemnisé deux fois pour une même perte.

### C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

38. Il a été généralement admis que, malgré des divergences de vues sur certains aspects de la question, il y avait néanmoins une base d'accord assez large pour que le Groupe de travail soit fondé à renvoyer la question au Groupe de rédaction. Après avoir examiné la question, le Groupe de rédaction a présenté le rapport ci-après :

#### DEUXIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : TRANSBORDEMENT

1. Le Groupe de rédaction s'est acquitté de sa tâche en se fondant sur les bases suivantes : a) le Groupe de travail a décidé que le transporteur contractant est responsable de la totalité du transport même si, conformément à une clause d'option de transbordement, il a confié l'exécution d'une partie du transport à une autre personne; b) au Groupe de travail, des opinions divergentes ont été exprimées quant à la question de savoir si la même règle doit s'appliquer même si le contrat de transport prévoit qu'une partie déterminée du transport auquel s'applique le contrat est exécutée par un autre transporteur. Au cours des négociations qui ont eu lieu au Groupe de rédaction, il est apparu qu'un consensus général pourrait être réalisé au sujet des règles applicables dans ces deux cas sur la base des projets de dispositions ci-après.

2. Le Groupe de rédaction recommande les dispositions suivantes relatives au transbordement :

#### *Article D*

1. Lorsque le transporteur exerce une option prévue dans le contrat de transport selon laquelle il peut confier l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un autre transporteur (le transporteur réel), le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente convention.

2. Le transporteur réel est lui aussi responsable du transport effectué par lui conformément aux dispositions de la présente convention.

3. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur et du transporteur réel ne dépasse pas les limites prévues dans la présente convention.

4. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à un droit de recours existant entre le transporteur et le transporteur réel.

#### *Article E*

[1. Lorsque le contrat de transport prévoit qu'une partie déterminée du transport auquel s'applique le contrat est effectuée par une personne autre que le transporteur (connaissance direct), la responsabilité du transporteur et du transporteur réel est déterminée conformément aux dispositions de l'article D.

2. Toutefois, le transporteur peut s'exonérer lui-même de la responsabilité de la perte, de l'avarie (ou du retard) des marchandises qui ont été causés par des événements qui se sont produits alors que le trans-

porteur réel avait la garde des marchandises, étant entendu qu'il incombe au transporteur de prouver que ladite perte, ladite avarie (ou ledit retard) ont été ainsi causés\*.]

#### *Notes sur le projet de dispositions proposé*

3. En ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article D, le Groupe de rédaction recommande que les termes « transporteur » et « transporteur réel » soient définis expressément dans l'article premier de la Convention. Le « transporteur » serait défini comme la personne qui a conclu le contrat avec le chargeur; le « transporteur réel » serait défini comme tout autre transporteur participant à l'exécution du transport.

4. Le paragraphe 2 de l'article D est conçu de manière à assurer au propriétaire des marchandises le droit d'intenter une action contre le transporteur réel aussi bien que contre le transporteur contractant, à condition que la perte ou l'avarie se soit produite alors que le transporteur réel avait la garde des marchandises.

5. Les paragraphes 3 et 4 ne nécessitent pas d'explications.

6. Le paragraphe 1 de l'article E (sous réserve de l'exception faite au paragraphe 2) rend applicables les règles de l'article D, en vertu desquelles (entre autres) le transporteur est responsable de la totalité du transport (par. 1) et le transporteur « réel » est responsable du transport effectué par lui, dans les cas où le transbordement est expressément convenu dans le connaissance (connaissance direct).

7. Le paragraphe 2 de l'article E prévoit que le transporteur contractant est exonéré de sa responsabilité s'il prouve que la perte ou l'avarie (ou le retard) ont été causés par des événements qui se sont produits alors que le transporteur réel avait la garde des marchandises. Cette disposition a été acceptée comme faisant partie d'un compromis entre diverses opinions exprimées au Groupe de travail au sujet de la réglementation de la responsabilité des transporteurs en cas de transport sous connaissance direct.

### D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

39. Le Groupe de travail a examiné le rapport précité du Groupe de rédaction et a approuvé l'article D du projet de dispositions proposé.

40. En ce qui concerne l'article D, un représentant a indiqué que, selon lui, l'expression « transporteur réel » devait s'entendre du transporteur substitué au transporteur contractuel pour l'exécution de la totalité ou d'une partie du contrat de transport. Ce terme devrait être défini à l'occasion de l'étude des définitions qui serait faite au cours de la prochaine session.

41. En ce qui concerne l'article E du projet de texte proposé par le Groupe de rédaction, des objections au paragraphe 2 de cet article ont été soulevées par de nombreux représentants. On a fait valoir que cette disposition n'était pas, en fait, un compromis, comme il était dit au paragraphe 7 des notes du Groupe de rédaction (par. 38 ci-dessus), mais qu'elle représentait le point de vue des représentants qui étaient d'avis de permettre au transporteur contractuel de limiter sa responsabilité en cas de transport sous connaissance

\* Le texte a été placé entre crochets à la suite d'une décision du Groupe de travail. Voir ci-après le paragraphe 43.

ment direct à une partie seulement du transport. On a dit qu'un tel résultat ne correspondrait pas au résultat escompté par le chargeur auquel le transporteur contractuel délivrait le connaissement direct.

42. D'un autre côté, d'autres représentants ont déclaré que l'article E offrait des avantages importants aux propriétaires des marchandises pour les raisons ci-après : a) les dispositions de cet article permettraient de continuer à utiliser le connaissement direct sans obliger chaque transporteur à émettre un connaissement pour la partie du transport qu'il effectue; le chargeur pourrait ainsi obtenir un connaissement négociable qui couvrirait la totalité du transport; b) en outre, le transporteur contractuel ne serait exonéré de sa responsabilité que s'il prouvait que les événements ayant causé la perte s'étaient produits alors que les marchandises se trouvaient en la garde du transporteur réel; c) de plus, selon les dispositions de l'article E, le transporteur serait également responsable en cas de perte ou de dommages survenant pendant toute la durée des opérations de fin de transport au port de transbordement, ce qui ne serait pas le cas s'il estimait ne pas pouvoir assumer la responsabilité des marchandises pendant le transport subséquent et émettait en conséquence un connaissement couvrant exclusivement le transport jusqu'au port de transbordement. Toutefois, plusieurs autres représentants ont été d'avis que le transporteur était responsable des marchandises au port de transbordement jusqu'à ce qu'elles aient été prises en charge par le transporteur réel.

43. Vu l'opposition que suscitait le paragraphe 2 de l'article E, quelques représentants ont été d'avis de le supprimer, tandis que d'autres ont suggéré de le placer entre crochets, de façon qu'une règle sur la question puisse être reformulée à une session ultérieure du Groupe de travail. D'autres représentants ont déclaré que, si l'on décidait d'utiliser des crochets, il faudrait mettre tout l'article E entre crochets, puisqu'il était entendu que plusieurs membres du Groupe de rédaction n'avaient accepté le paragraphe 1 de l'article E qu'à condition que cet article comprenne le paragraphe 2. On a fait observer toutefois que, comme la majorité des membres du Groupe de travail n'approuvait pas le paragraphe 2 de l'article E tel qu'il était actuellement libellé, le fait de placer cet article entre crochets risquait de donner à tort l'impression d'une approbation conditionnelle. Un représentant, appuyé par d'autres, a déclaré que, si toute la question était rouverte, il préférerait voir utiliser l'expression « se dégager » au lieu de « s'exonérer » à la première ligne du paragraphe 2 de l'article E. Il a été décidé que le rapport du Groupe de rédaction serait conservé tel qu'il avait été présenté au Groupe de travail (le texte de l'article E étant cependant placé entre crochets), mais qu'il serait consigné que les membres du Groupe de travail hostiles au paragraphe 2 de l'article E étaient plus nombreux que ceux qui étaient favorables à son maintien.

44. Un représentant a présenté, pour remplacer le paragraphe 2 de l'article E, une disposition qui pourrait être considérée comme un compromis lorsque le

Groupe de travail, lors d'une session ultérieure, prendrait une décision définitive sur la question. La disposition proposée par ce représentant se lisait comme suit :

#### Article E

2. Le transporteur peut s'exonérer lui-même de la responsabilité de la perte ou des dommages causés aux marchandises par des événements qui se sont produits alors que le transporteur réel avait la garde desdites marchandises, sous réserve des conditions suivantes :

A. 1) Lorsque le transporteur réel a été tenu responsable des dommages causés aux marchandises et que le jugement a été exécuté, ou

2) Lorsqu'une procédure judiciaire a été régulièrement intentée contre le transporteur réel à la requête du chargeur ou du destinataire conformément à l'article ( ), ou

3) Lorsqu'une procédure arbitrale a été régulièrement intentée contre le transporteur réel à la requête du chargeur ou du destinataire, conformément à l'article ( ).

B. C'est au transporteur qu'il incombe de prouver que la perte ou les dommages ont été ainsi causés.

### III. — Déroutement

#### A. — INTRODUCTION

45. Il était noté dans le deuxième rapport du Secrétaire général (troisième partie) consacré à l'analyse de cette question, que le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 prévoit que le transporteur « ne sera responsable d'aucune perte ou dommage » résultant : 1) d'un « déroutement raisonnable »; ou 2) d'un « déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer »<sup>14</sup>. Ces deux dispositions semblaient soulever des problèmes distincts.

46. En ce qui concerne la première de ces deux dispositions, il était noté que la règle exonérant le transporteur de responsabilité pour tout « déroutement raisonnable » s'était révélée difficile à interpréter et à appliquer. L'une des raisons en était que l'itinéraire du transport n'était généralement pas précisé; il était donc difficile, à la base, de définir le moment à partir duquel il y a « déroutement ». Il était également noté que la conséquence matérielle la plus grave d'un déroutement était que les marchandises arrivaient en retard; ce retard pouvait causer : a) un dommage matériel aux marchandises (par exemple, les denrées périssables peuvent arriver en mauvais état); ou b) une perte pécuniaire distincte du dommage matériel (par exemple, perte résultant de l'impossibilité d'utiliser ou de revendre les marchandises). Il était noté dans le rapport que la Convention de Bruxelles de 1924 ne contient aucune disposition concernant la responsabilité du transporteur maritime en cas de retard, et l'attention était

<sup>14</sup> A/CN.9/76/Add.1, troisième partie; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).

appelée sur la suggestion tendant à ce que la question du retard soit examinée séparément par le Groupe de travail<sup>15</sup>.

47. A propos de la disposition du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de 1924 exonérant le transporteur de sa responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant d'un « déroutement raisonnable » (par opposition à la disposition concernant la tentative de sauvetage de vies et de biens en mer), le rapport du Secrétaire général attirait l'attention sur d'autres solutions possibles, parmi lesquelles : 1) le déroutement à certaines fins précises serait, sauf preuve contraire, présumé déraisonnable (par. 33); 2) une disposition suivant laquelle il appartiendrait au transporteur de prouver que le déroutement était raisonnable (par. 34); et 3) la suppression de la disposition générale précitée concernant le déroutement établie au paragraphe 4 de l'article 4 dans le cadre de l'examen d'une disposition concernant la responsabilité du transporteur en cas de retard (par. 35 et 36)<sup>16</sup>.

48. A propos de cette troisième solution, l'attention était appelée sur la règle générale concernant la responsabilité et la charge de la preuve, telle qu'elle avait été approuvée par le Groupe de travail à sa quatrième session<sup>17</sup>; cette règle est ainsi conçue :

« 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 sa 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. »

49. Il était noté que, en vertu de cette disposition, le transporteur serait responsable de toute perte ou dommage aux marchandises résultant du déroutement (ainsi que d'autres causes) à moins que le transporteur

« prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pourraient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences ». La question était posée de savoir si des dispositions particulières concernant la responsabilité du transporteur en cas de déroutement et la charge de la preuve étaient nécessaires, en plus de la disposition générale susmentionnée concernant la responsabilité du transporteur, et si la question du déroutement pouvait être traitée dans le cadre de la question générale de la responsabilité en cas de retard.

#### B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

50. Le Groupe de travail a examiné les problèmes soulevés par l'article 4 4) de la Convention de Bruxelles, exposés dans le rapport du Secrétaire général (voir par. 45 à 49 ci-dessus).

51. Plusieurs représentants ont fait observer que la disposition de l'article 4 4) exonérant le transporteur de responsabilité en cas de « déroutement raisonnable » avait soulevé de nombreuses difficultés et n'était pas satisfaisante. Ces représentants ont noté que la règle générale en matière de responsabilité qui avait été adoptée par le Groupe de travail (voir par. 48 ci-dessus) permettrait de résoudre les problèmes visés par l'article 4 4) sans poser les difficultés d'interprétation qu'avait engendrées la disposition de la convention actuelle. Selon cette conception, le déroutement ne serait autorisé que dans la mesure où il satisfait au critère posé dans la règle générale concernant la responsabilité et la charge de la preuve. On a dit en outre qu'une disposition concernant le retard, qui pourrait être envisagée par le Groupe de travail à un stade ultérieur, permettrait de résoudre nombre des problèmes qui se posaient à propos du déroutement. Cependant, quelques représentants ont indiqué qu'ils préféreraient qu'une disposition particulière sur le déroutement soit introduite dans le texte.

52. Quelques représentants ont déclaré que, dans leur système de droit interne, l'expression « déroutement » servait à décrire de graves manquements au contrat en dehors même du cas d'un déroutement géographique (voir note 16 ci-dessus). Cependant, les membres du Groupe de travail ont généralement reconnu que l'on envisageait le déroutement au sens géographique. A ce propos, on a fait observer qu'il serait plus approprié de traiter des conséquences d'un grave manquement au contrat dans des dispositions concernant, entre autres, la limitation de responsabilité et le délai de prescription.

53. De nombreux représentants sont convenus que le déroutement proprement dit ne devrait pas faire l'objet d'un article distinct de la Convention, mais ils ont déclaré qu'il conviendrait cependant de conserver dans le texte une disposition concernant la responsabilité du transporteur en cas de sauvetage de vies ou de biens en mer. Le Groupe de travail a examiné les divers projets de texte sur cette question qui figuraient au paragraphe 40 de la troisième partie du deuxième rapport du Secrétaire général. Quelques représentants

<sup>15</sup> Rapport du Secrétaire général sur la détermination des autres problèmes qu'il y aurait lieu d'étudier dans le domaine des connaissances maritimes, A/CN.9/WG.III/R.1, par. 6 à 8.

<sup>16</sup> Il était noté dans le deuxième rapport du Secrétaire général (troisième partie, par. 31) que dans certains pays la notion de « déroutement » n'est pas limitée à une modification de l'itinéraire géographique normal, mais peut s'appliquer à divers types de manquements au contrat qui sont considérés comme assez graves pour que le transporteur perde la protection des clauses du connaissance ou des règles de La Haye (par exemple, limitation de responsabilité, délai de prescription pour tenter une action en justice). Selon le rapport, ces doctrines n'entraient pas dans le cadre du déroutement tel qu'il était envisagé actuellement et, afin d'assurer une application uniforme de la loi, il était suggéré (note 25) que les conséquences d'un manquement grave et intentionnel au contrat soient étudiées séparément dans le cadre des parties pertinentes de la Convention. Voir par exemple le deuxième rapport du Secrétaire général, première partie : limitation de responsabilité, section C 3 (par. 51 à 55) [cas de la perte ou du dommage causé intentionnellement ou par témérité]; quatrième partie : délai de prescription, section B 4 (par. 15 à 20) [réclamations fondées sur la responsabilité quasi délictuelle (*tort*) ou délictuelle].

<sup>17</sup> Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session (A/CN.9/74), par. 28 et 36; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 1).

ont également estimé que la disposition qui permettrait, entre autres, le déroutement pour sauver des vies et des biens en mer devrait traiter la dernière hypothèse de manière plus restrictive que la première.

### C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

54. Après avoir été examinée par le Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction est ainsi conçu :

#### TROISIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : DÉROUTEMENT

1. Comme suite aux opinions exprimées au Groupe de travail, le Groupe de rédaction a examiné la question de savoir si une disposition distincte sur le déroutement géographique était nécessaire vu les règles générales relatives à la responsabilité du transporteur qui avaient été adoptées par le Groupe de travail. Les membres du Groupe de rédaction sont convenus qu'il n'était plus nécessaire d'avoir une disposition générale relative au déroutement géographique mais qu'une disposition particulière relative au sauvetage de vies et de biens en mer devait être ajoutée à l'article contenant les règles générales régissant la responsabilité du transporteur (de préférence sous la forme d'un nouveau programme 3) [A/CN.9/74\*, par. 28].

2. En conséquence, le Groupe de rédaction recommande la disposition ci-après :

Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou des dommages résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

### D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

55. Le Groupe de travail a adopté le rapport ci-dessus du Groupe de rédaction, y compris le projet de disposition proposée.

## IV. — Délai de prescription

### A. — INTRODUCTION

56. La quatrième partie du deuxième rapport du Secrétaire général a trait au délai de prescription applicable aux sanctions intentées contre le transporteur. Il était noté dans le rapport qu'une disposition sur ce sujet figurait au paragraphe 6 de l'article 3 (alin. 4) de la Convention de 1924 et que les paragraphes 2 et 3 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968 y avaient apporté certaines modifications.

57. Le rapport traitait des problèmes que posaient ces dispositions dans les domaines suivants : 1) ambiguïté en ce qui concerne l'application des dispositions relatives à la prescription dans le cas de réclamations

fondées sur le retard ou sur la responsabilité quasi délictuelle (par. 4 à 12); 2) applicabilité du délai de prescription à l'arbitrage (par. 13 et 14); 3) point de départ du délai de prescription, compte tenu en particulier des problèmes qui se sont posés lorsqu'une partie ou la totalité des marchandises sont perdues par le transporteur (par. 21 à 45); 4) durée du délai de prescription (par. 46 à 53); 5) modification du délai par voie d'accord (par. 54 à 62); et 6) délai applicable aux actions en indemnité intentées par le transporteur contre un tiers, par exemple contre un autre transporteur qui participe à l'exécution du contrat ou contre l'assureur (par. 63 à 67). Des projets de dispositions relatives à ces questions figuraient dans le rapport et étaient regroupées au paragraphe 68.

### B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

58. Le Groupe de travail a examiné les solutions envisagées dans les diverses propositions figurant dans le deuxième rapport du Secrétaire général. Le Groupe de travail a noté que certaines questions concernant le délai de prescription étaient liées entre elles, notamment la durée du délai de prescription de base, l'effet du dol ou autres fautes lourdes de la part du transporteur, le point de départ du délai de prescription et la suspension ou l'interruption possible du délai de prescription à la suite d'une réclamation écrite.

59. En ce qui concerne les types de réclamations auxquelles devraient s'appliquer les règles sur la prescription, la majorité des membres du Groupe de travail a été d'avis que le domaine d'application de la Convention de Bruxelles de 1924 (par. 6 de l'art. 3, alin. 4), tel qu'il avait été modifié par les paragraphes 2 et 3 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968, devrait être revu de façon à indiquer clairement que tous les types de réclamations du chargeur contre le transporteur, qu'elles soient fondées sur la responsabilité contractuelle ou quasi délictuelle, y étaient soumis. En ce qui concerne les réclamations fondées sur un dol du transporteur, quelques représentants ont noté que l'article 46 1), c, de la Convention CIM et l'article 32 1) de la Convention CMR prévoyaient un délai plus long pour ces réclamations, et ils ont suggéré que cette formule soit adoptée. Toutefois, cette opinion n'a pas été celle de la majorité des membres du Groupe de travail car la question de savoir si la perte avait résulté d'un dol ou d'une autre faute lourde risquait de susciter des différends; de tels différends nuiraient à la simplicité et à la sécurité qui devaient être le propre d'une règle sur la prescription.

60. Quelques représentants ont appuyé une proposition qui, se fondant sur les dispositions de l'article 46 3) de la Convention sur les transports par chemins de fer (CIM) et de l'article 32 2) de la Convention sur les transports par route (CMR), tendait à suspendre le cours de la prescription lorsqu'une réclamation est adressée par écrit au transporteur, jusqu'à ce que le transporteur ait rejeté cette réclamation par une notification écrite. De l'avis de certains de ces représentants, il était nécessaire de suspendre le délai

\* Reproduit dans le présent volume, ci-dessus, deuxième partie, IV, 1.

de prescription afin de protéger le chargeur, en particulier lorsque le délai de prescription était relativement court. Selon un représentant, il était particulièrement souhaitable de prévoir à l'intention des États dont la législation était muette au sujet de l'interruption ou de la suspension du délai de prescription une disposition concernant la suspension du délai en cas de réclamation écrite. Un autre représentant a indiqué qu'il fallait prévoir une disposition pour les cas où les parties se seraient désistées d'une action en justice aux fins de négociations. Toutefois, la majorité des membres du Groupe de travail a été d'avis qu'il convenait de laisser au droit national le soin de régler la question de l'interruption ou de la suspension du délai. A cet égard, il a été noté qu'une disposition qui permettrait qu'une réclamation écrite entraîne la suspension du délai pourrait donner lieu à des litiges. On a également fait observer que cette disposition pourrait être de peu de valeur car, si le transporteur n'était pas disposé à accorder une prolongation du délai, il était probable qu'il rejetterait la réclamation automatiquement. On a noté aussi que, si une disposition de cette nature était adoptée, il faudrait également prévoir la durée maximum pour cette prolongation. On a également estimé qu'il faudrait préciser davantage le sens des termes suspension ou interruption.

61. En ce qui concerne la disposition relative à la prolongation du délai, telle qu'elle figure à l'article 3 2) du Protocole de Bruxelles de 1968, le Groupe de travail a décidé à l'unanimité que les parties devraient être autorisées à convenir d'une prolongation du délai. Il a été également décidé qu'il convenait de donner le même effet à la déclaration par laquelle le transporteur acceptait de prolonger le délai. La plupart des représentants ont été d'avis que cette déclaration ou cet accord devaient être faits par écrit. A cet égard, quelques représentants ont indiqué que le Groupe de travail devrait suivre de plus près la terminologie et la méthode employées dans le projet de convention concernant la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels élaborés par la CNUDCI (A/CN.9/73 \*).

62. En ce qui concerne le point de départ du délai de prescription, on a généralement reconnu que, selon le régime de la présente Convention, les cas où les marchandises n'avaient pas été livrées ou avaient été perdues en totalité soulevaient des problèmes auxquels il fallait prêter attention.

63. Il a été convenu que, si le Protocole de Bruxelles de 1968 disposait que l'« action » devait être intentée avant l'expiration du délai de prescription, la même règle devrait être également appliquée aux procédures arbitrales.

64. En ce qui concerne la durée du délai de prescription, neuf représentants se sont déclarés en faveur d'un délai d'un an et six en faveur d'un délai de deux ans. Toutefois, quelques représentants qui préféraient

un délai d'un an ont indiqué qu'ils étaient disposés, à titre de compromis, à accepter un délai de deux ans si ce délai était appuyé par la majorité.

### C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

65. Le Groupe de travail est parvenu à la conclusion qu'il ressortait de la discussion qu'il existait une base suffisante d'accord pour justifier le renvoi de la question au Groupe de rédaction. Celui-ci, ayant examiné la question, a présenté le rapport ci-après :

#### QUATRIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : DÉLAI DE PRESCRIPTION

1. Le Groupe de rédaction recommande d'adopter la disposition ci-après relative au délai de prescription :

##### Article F

1. Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai [d'un an] [de deux ans] :

a) Dans le cas de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises, ou de retard<sup>18</sup>, à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises couvertes par le contrat;

b) Dans tous les autres cas, à partir du [quatre-vingt-dixième] jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi.

2. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

3. Le délai de prescription peut être prolongé par une déclaration du transporteur ou par voie d'accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit.

4. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à [quatre-vingt-dix jours] à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

##### Notes sur le projet de disposition proposé

2. Les termes employés dans le paragraphe 1, « toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention », visent à indiquer clairement la portée étendue des règles de prescription de façon que celles-ci soient applicables à tous les types de réclamations, que ces dernières soient fondées sur la responsabilité contractuelle ou quasi délictuelle.

3. En ce qui concerne la durée du délai de prescription, les membres du Groupe de rédaction ont émis des avis différents quant à la question de savoir si le délai devait être d'un an ou de deux ans. En conséquence, les deux durées sont indiquées entre crochets. Au cours de la discussion entre tous les membres qui étaient présents à la séance, sept représentants ont exprimé l'opinion que le délai de prescription devait être d'un an. Six représentants ont estimé que le délai devait être de deux ans. En outre, deux représentants ont déclaré que, tout en préférant un délai d'un an, ils pouvaient accepter un délai de deux ans à titre de compromis.

4. Les paragraphes 1, a et 1, b, relatifs au point de départ du délai de prescription établissent une distinction entre : a) les

\* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 3.*

<sup>18</sup> Voir ci-dessous, par. 72.

cas où une partie (ou la totalité) des marchandises ont été livrées; et b) tous les autres cas (par exemple, les cas où la totalité des marchandises sont perdues ou ne sont pas prises en charge par le transporteur).

5. On a noté que le paragraphe 2 était fondé sur les dispositions qui figurent dans les Conventions sur les transports par route (CMR) et sur les transports par chemin de fer (CIM). Une suggestion tendant à ce que le dernier jour du délai ne soit pas compris dans le délai n'a pas été adoptée, car on a estimé que cette solution n'était pas conforme à l'esprit de nombreux systèmes juridiques.

6. Le paragraphe 3, relatif à la prolongation du délai par une déclaration du transporteur ou par voie d'accord entre les parties, ne s'applique pas aux dispositions du contrat de transport, mais uniquement à une déclaration ou un accord postérieurs à l'événement qui a donné lieu à l'action. La majorité des membres du Groupe de rédaction appuie la deuxième phrase, qui prévoit que la déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit.

7. Le paragraphe 4 reprend la disposition de l'article 1 3) du Protocole de Bruxelles de 1968, si ce n'est que les mots « trois mois » y sont remplacés par les mots « [quatre-vingt-dix jours] ».

#### D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

66. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Groupe de rédaction qui est reproduit ci-dessus. Le rapport du Groupe de rédaction, y compris le projet de dispositions proposé, a reçu l'approbation de la majorité du Groupe de travail.

67. Les observations et propositions suivantes ont été faites au sujet du projet de dispositions proposé :

a) Au sujet du paragraphe 1 de l'article F, un représentant a indiqué que le champ d'application de cette disposition devait être précisé eu égard à la disposition selon laquelle le délai de prescription ne s'applique qu'aux réclamations du chargeur contre le transporteur. Il a été noté que le délai de prescription applicable aux réclamations du transporteur contre le chargeur, par exemple les réclamations concernant le fret, étaient soumises à la législation nationale. Un autre représentant a fait observer que la Convention de Bruxelles de 1924 contenait une disposition relative à la responsabilité du chargeur vis-à-vis du transporteur, et il a déclaré qu'il serait regrettable que les réclamations du transporteur demeurent soumises aux différents délais de prescription prévus par les législations nationales.

b) Au sujet du même paragraphe, un représentant a déclaré que la notion de « procédure judiciaire » devait être précisée compte tenu du projet de convention de la CNUDCI concernant la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels (A/CN.9/73 \*).

c) En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article F, un représentant a estimé que cette disposition devait être remaniée dans le sens des dispositions pertinentes

du projet de convention de la CNUDCI concernant la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels (1972)<sup>19</sup>.

d) Pour ce qui est de la durée du délai de prescription, l'observateur de l'Union internationale d'assurances transports, appuyé par l'observateur de la Chambre de commerce internationale, a émis l'opinion qu'il conviendrait de maintenir un délai de prescription d'une durée d'un an car un délai de deux ans conduirait à prolonger les négociations concernant les réclamations intéressant les marchandises. Un certain nombre de représentants ont déclaré toutefois qu'ils ne partageaient pas cette opinion. Un représentant a noté que les assureurs maritimes exigeaient par contrat que les chargeurs leur présentent leurs réclamations à bref délai et qu'à son avis les assureurs maritimes bénéficieraient d'un délai de prescription plus long puisqu'ils se trouvaient subrogés dans les droits des chargeurs pour les réclamations présentées aux transporteurs<sup>20</sup>.

68. Un représentant a proposé d'ajouter le paragraphe ci-après à l'article F du projet de dispositions proposé :

« 5. Toute action intentée devant un tribunal compétent en vertu de l'article (X) de la présente Convention interrompt le délai de prescription devant toute autre juridiction qui pourrait être saisie en vertu de cet article. »

Le représentant qui a présenté cette proposition a déclaré que cette disposition accorderait un surcroît de protection au chargeur lorsque celui-ci engage une procédure judiciaire dans une juridiction et doit par la suite tenter une autre procédure dans une autre juridiction. En pareil cas, le cours du délai de prescription devrait être interrompu à la date à laquelle la première procédure judiciaire a été engagée. Ce représentant a admis qu'il y aurait lieu de modifier sa proposition pour la rendre applicable aux procédures arbitrales.

69. Un autre représentant, tout en convenant, d'une façon générale, de la nécessité d'une telle disposition, a proposé d'aborder ce problème sous un angle différent et il a suggéré d'ajouter à l'article F le projet de disposition ci-après :

« Toute procédure judiciaire ou arbitrale engagée devant une juridiction d'un autre État conformément aux articles (X) et (Y) de la présente Convention aura, dans tout État contractant, le même effet aux fins de l'interruption du délai de prescription que si la procédure judiciaire ou arbitrale avait été engagée dans cet État contractant. »

70. D'autres représentants ont manifesté leur intérêt pour ces propositions, mais ils ont fait valoir que la question devait être examinée soigneusement car ces propositions soulevaient des problèmes juridiques

<sup>19</sup> L'article 21 2) de la Convention prévoit notamment que « le débiteur peut à tout moment, pendant le cours du délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier... » (A/CN.9/73).

<sup>20</sup> Voir également plus haut, par. 28.

nombreux et complexes qui ne pouvaient pas être examinés dans le temps qui restait avant la fin de la présente session du Groupe de travail. Quelques représentants étaient en principe opposés à ces propositions en raison des difficultés qu'elles soulevaient. Un représentant a fait observer que lesdites propositions pourraient prolonger indéfiniment le délai imparti pour l'introduction d'une nouvelle procédure devant une autre juridiction. Un autre représentant a été d'avis que les mots « interrompt » ou « interruption » pouvaient être interprétés de façon différente, particulièrement dans les États où cette notion propre aux pays de tradition romaniste n'était pas répandue. Un autre représentant a suggéré qu'il pourrait être nécessaire de prévoir les cas où une procédure judiciaire est intentée devant une juridiction incompétente. On a noté également que la formule retenue dans le projet de convention sur la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels préparé par la CNUDCI, dans lequel ces questions étaient traitées de manière approfondie (par exemple aux articles 15, 16 et 29), pourrait être utile pour élaborer des règles sur ces questions.

71. Il a été convenu que ces propositions devaient être examinées plus avant et qu'elles seraient abordées à une future session du Groupe de travail.

72. Au paragraphe 1, *a*, de l'article F, il est fait mention des actions fondées sur un retard, car ces actions doivent être soumises aux règles de prescription que la Convention énonce ou non une règle de responsabilité en cas de retard. Il a été néanmoins convenu que la question serait réexaminée lorsque le Groupe de travail aborderait l'étude des règles de responsabilité en cas de retard.

## V. — Travaux futurs

73. Le Groupe de travail a noté qu'il avait pris des décisions sur quatre des six questions de fond inscrites à son ordre du jour pour la session en cours (voir par. 7 ci-dessus). Il a été décidé que les définitions figurant à l'article premier de la Convention et l'élimination des clauses frappées de nullité seraient étudiées à la sixième session du Groupe de travail et que les cinquième et sixième parties du deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées (A/CN.9/76/Add.1 \*) seraient utilisées comme document de travail.

74. On a rappelé que le Groupe de travail n'avait pas terminé ses travaux sur les questions du transport des marchandises en pontée et des animaux vivants, qui avaient été examinées à la troisième session (rapport

du Groupe de travail sur sa troisième session, par. 23 à 29 et 30 à 34). Le Groupe de travail a décidé que ces questions seraient inscrites à l'ordre du jour de la sixième session. On comptait qu'une étude sur le transport des animaux vivants, qui doit être présentée par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), serait à la disposition du Groupe de travail lorsqu'il examinerait ce sujet.

75. Le Groupe de travail a examiné ensuite le rapport du Secrétaire général sur la détermination des autres problèmes qu'il y aurait lieu d'étudier dans le domaine des connaissements maritimes (A/CN.9/WG.III/R.1). Il a été décidé qu'à sa sixième session, le Groupe de travail aurait à examiner les sujets suivants, mentionnés dans le rapport précité : la responsabilité du transporteur en cas de retard (par. 6 à 8) et le domaine d'application de la Convention (par. 9 à 11). Il a été décidé, en ce qui concerne la question du retard, que le Secrétaire général devrait être prié d'établir un rapport contenant des propositions et indiquant les solutions possibles; en ce qui concerne le domaine d'application de la Convention, le Groupe de travail a décidé de demander au Secrétariat d'établir un bref document de travail en faisant porter son attention sur les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de Bruxelles de 1968. Le Groupe de travail a demandé à ses membres et observateurs à la session en cours de formuler leurs observations et suggestions sur les questions devant être examinées à la session suivante et il a exprimé l'espoir que celles-ci parviendraient au Secrétariat suffisamment tôt avant l'ouverture de la session pour pouvoir être utilisées pour la préparation de la documentation nécessaire.

76. Le Groupe de travail a décidé que les questions à examiner à la sixième session devraient être abordées dans l'ordre suivant : *a*) définitions figurant à l'article premier de la Convention; *b*) l'élimination des clauses frappées de nullité; *c*) transport de marchandises en pontée et d'animaux vivants; *d*) responsabilité du transporteur en cas de retard; et *e*) domaine d'application de la Convention.

77. Le Groupe de travail a demandé au Secrétaire général de préparer pour sa septième session un rapport sur la teneur requise et l'effet juridique des différents types de contrats de transport (A/CN.9/WG.III/R.1, par. 13). A cette occasion, le Secrétaire général a également été prié d'étudier la teneur des connaissements, les clauses de réserve, les lettres de garantie données par le chargeur et le connaissement en tant que titre négociable. Le Groupe de travail a décidé aussi que le Secrétaire général pourrait, s'il le jugeait nécessaire, envoyer des questionnaires concernant les sujets que devait examiner le Groupe de travail.

78. Le Groupe de travail est convenu de recommander à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international qu'à sa sixième session, et sous réserve de l'examen à ce moment-là des incidences financières, elle décide de convoquer la sixième session du Groupe de travail à Genève du 27 août au 7 septembre 1973, et la septième session à New York en février 1974.

\* Reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).