III. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. — Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa sixième session (Genève, 4-20 février 1974 (CA/CN.9/88) *

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>		<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1-9	V. — TRANSPORT DE MARCHANDISES EN PONTÉE ...	96-105
I. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME		A. — Introduction	96-98
EN CAS DE RETARD	10-28	B. — Examen de la question par le Groupe de travail	99-102
A. — Introduction	10-12	C. — Rapport du Groupe de rédaction	103
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	13-25	D. — Examen de la cinquième partie du rapport du Groupe de rédaction par le Groupe de travail	104-105
C. — Rapport du Groupe de rédaction	26	VI. — TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS	106-117
D. — Examen de la première partie du rapport du Groupe de rédaction	27-28	A. — Introduction	106-109
II. — DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT AUX DOCUMENTS	29-49	B. — Examen de la question par le Groupe de travail	110-114
A. — Introduction	29-36	C. — Rapport du Groupe de rédaction	115
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	37-47	D. — Examen de la sixième partie du rapport du Groupe de rédaction	116-117
C. — Rapport du Groupe de rédaction	48	VII. — DÉFINITION DE "TRANSPORTEUR", "TRANSPORTEUR CONTRACTANT" ET "TRANSPORTEUR RÉEL"	118-136
D. — Examen de la deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction	49	A. — Introduction	118-121
III. — DOMAINE D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA CONVENTION	50-69	B. — Examen de la question par le Groupe de travail	122-132
A. — Introduction	50-55	C. — Rapport du Groupe de rédaction	133
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	56-64	D. — Examen de la septième partie du rapport du Groupe de rédaction	134-136
C. — Rapport du Groupe de rédaction	65	VIII. — DÉFINITION DU "NAVIRE"	137-141
D. — Examen de la troisième partie du rapport du Groupe de rédaction	66-69	A. — Introduction	137-139
IV. — ELIMINATION DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ DANS LES CONNAISSEMENTS	70-95	B. — Examen de la question par le Groupe de travail	140-141
A. — Introduction	70-77	IX. — TRAVAUX FUTURS	142-153
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	78-93		<i>Page</i>
C. — Rapport du Groupe de rédaction	94	ANNEXE. — Compilation des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur adoptés par le Groupe de travail ¹	141
D. — Examen de la quatrième partie du rapport du Groupe de rédaction	95		

¹ On trouvera dans cette compilation les projets de dispositions adoptés par le Groupe de travail à ses troisième, quatrième et cinquième sessions.

Introduction générale

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 1969. A sa quatrième session, la Commission a élargi le Groupe de travail, qui se compose désormais des 20 membres suivants de la Commission : Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Egypte, Etats-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 ¹.

2. Définissant la tâche du Groupe de travail, la Commission a statué que :

¹ Tel qu'il avait été élargi par la Commission à sa quatrième session, le Groupe de travail se composait de 21 membres de la Commission. Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de la quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, II, A, par. 19*. Le mandat de l'un des membres de la Commission — l'Espagne — est venu à expiration le 31 décembre 1973.

* 29 mars 1974.

“Il conviendrait d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968) en vue de réviser et de développer ces règles de manière appropriée, et qu'une convention internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption sous les auspices des Nations Unies².”

En outre, la Commission a mentionné un certain nombre de points qui devaient, notamment, être examinés³. A ses sessions précédentes, le Groupe de travail s'est prononcé sur les points ci-après : a) durée de la responsabilité du transporteur; b) responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; c) clauses attributives de juridiction dans les connaissements⁴; d) règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur; e) clauses compromissoires dans les connaissements⁵; f) limitation de responsabilité par unité; g) transbordement; h) déROUTEMENT; i) délai de prescription⁶.

3. A sa cinquième session⁷, le Groupe de travail a décidé de consacrer sa sixième session à l'examen des

² *Ibid.* A sa sixième session, la Commission a décidé que le Groupe de travail devrait “poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui a été confié par la Commission en vertu de la résolution qu'elle a adoptée à sa quatrième session”. Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session (2-13 avril 1973), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingthuitième session, Supplément n° 17 (A/9017)*, par. 61; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, première partie, II, A.*

³ *Ibid.*

⁴ Rapport du Groupe de travail 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*). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissement (A/CN.9/63/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe*).

⁵ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire), Genève, 25 septembre-6 octobre 1972 (A/CN.9/74; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 1*). Le Groupe de travail avait comme documents de travail le premier rapport précité du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/63/Add.1; voir note précédente), ainsi que deux autres documents établis par le Secrétariat, intitulés respectivement : “Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur” (A/CN.9/74, annexe 1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 2*) et “Clauses compromissoires” (A/CN.9/74, annexe II; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 3*).

⁶ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session, tenue à New York du 5 au 16 février 1973 (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5*). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4*).

⁷ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session, tenue à New York du 5 au 16 février 1973 (A/CN.9/76), par. 73 à 75 (*ibid.*, deuxième partie, IV, 5).

points ci-après : a) définitions figurant à l'article premier⁸; b) élimination des clauses frappées de nullité⁸; c) marchandises en pontée et animaux vivants; d) responsabilité du transporteur en cas de retard; e) domaine d'application de la Convention.

4. Le Groupe de travail a tenu sa sixième session à Genève du 4 au 20 février 1974.

5. Les 20 membres du Groupe de travail étaient tous représentés à la session. D'autres membres de la Commission étaient présents en qualité d'observateurs, à savoir la Bulgarie et la République fédérale d'Allemagne. On notait aussi la présence d'observateurs des organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales ci-après : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED); Comité maritime international (CMI); Chambre de commerce internationale (CCI); Chambre internationale de commerce maritime; Union internationale d'assurances transports; Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI); Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT); Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), Association internationale des armateurs et Conférence maritime internationale et Baltique.

6. Par acclamation, le Groupe de travail a élu les membres de son Bureau comme suit :

Président : M. Mohsen Chafik (Egypte);
Vice-Présidents : M. Nehemias Gueiros (Brésil);
 M. Stanislaw Suchorzewski
 (Pologne);
Rapporteur : M. R. K. Dixit (Inde).

7. Le Groupe de travail était saisi des documents ci-après :

1) Ordre du jour provisoire et annotations (A/CN.9/WG.III/L.1);

2) Deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/76/Add.1);

3) UNIDROIT, étude sur le transport des animaux vivants (A/CN.9/WG.III/WP.11);

4) Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/WG.III/WP.12, vol. 1 à III);

5) Transport de marchandises en pontée : document de travail établi par le Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.14);

6) Observations et suggestions touchant les sujets devant être examinés à la sixième session du Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1);

7) Compilation des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur adoptés par le Groupe de travail : note du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.13).

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

⁸ Les questions susmentionnées sous a et b sont les dernières de celles qui étaient mentionnées dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session (voir note 2).

1. Ouverture de la session.
2. Election du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Examen des questions de fond que le Groupe de travail a choisi à sa cinquième session d'examiner à sa sixième session.
5. Travaux futurs.
6. Adoption du rapport.
9. Le Groupe de travail a utilisé le rapport du Secrétaire général intitulé "Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements" (ci-après dénommé le troisième rapport du Secrétaire général) en tant que document de travail pour l'étude des points qui y sont examinés (A/CN.9/WG.III/WP.12). Ce rapport traitait des questions suivantes : première partie, responsabilité du transporteur en cas de retard; deuxième partie, domaine d'application géographique de la Convention; troisième partie, domaine d'application de la Convention quant aux documents; quatrième partie, clauses frappées de nullité dans les connaissements⁹. En ce qui concerne l'examen des définitions au titre de l'article premier, le Groupe de travail a utilisé comme document de travail la cinquième partie du rapport du Secrétaire général intitulé "Deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements" (ci-après dénommé le deuxième rapport du Secrétaire général) [A/CN.9/76/AA.1 *]. Outre les documents susmentionnés, le Groupe de travail a utilisé une étude de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sur le transport des animaux vivants (A/CN.9/WG.III/WP.11 **) et une note du Secrétariat sur le transport des marchandises en pontée (A/CN.9/WG.III/WP.14).

I. — Responsabilité du transporteur maritime en cas de retard

A. — INTRODUCTION

10. Le troisième rapport du Secrétaire général traite, dans sa première partie, de la responsabilité du transporteur maritime en cas de retard à la livraison des marchandises¹⁰. Il est indiqué, dans ce rapport, que la Convention de Bruxelles de 1924 ne contient aucune disposition sur ce point, que la jurisprudence en la matière est partagée et que dans la plupart des pays les problèmes qui se posent n'ont été résolus ni par voie de décisions judiciaires ni par la législation.

11. Il est noté (par. 5 du rapport) qu'en vertu de la Convention actuelle, lorsque la marchandise a subi

les dommages au cours du transport par suite d'un retard de livraison, le problème juridique qui se pose n'est pas différent, à l'analyse du problème que posent de façon générale les dommages aux marchandises résultant du défaut d'exécution par le transporteur de son obligation, au regard de l'article 3, 2), de procéder "de façon appropriée et soigneuse au chargement... au transport... et au déchargement des marchandises transportées". En revanche, il a également été noté que lorsque la conséquence du retard ne consiste pas en un dommage matériel aux marchandises, mais en une perte économique pour le destinataire (par exemple parce que le destinataire n'a pas pu utiliser ou revendre les marchandises ou parce qu'il y a eu une chute du prix des marchandises pendant la période de retard), le droit existant est particulièrement peu clair¹¹.

12. Le rapport passe en revue les dispositions d'autres conventions relatives aux transports (par. 8 à 12) traitant du retard, et cinq projets de dispositions sont ensuite proposés à l'examen du Groupe de travail : 1) le projet de disposition A (par. 13), qui poserait en principe que les règles de la Convention relatives à la responsabilité du transporteur sont applicables non seulement en cas de perte ou de dommage aux marchandises, mais également en cas de retard à la livraison; 2) le projet de disposition B (par. 17), qui donne une définition du retard; 3) deux variantes concernant la limitation de la responsabilité du transporteur en cas de retard. Une variante (projet de disposition C, par. 26) prévoirait la même limite de responsabilité que celle qui a été approuvée par le Groupe de travail en cas de perte ou de dommage aux marchandises¹². Une deuxième variante (projet de disposition D, par. 28) prévoirait une limite spéciale de la responsabilité du transporteur vis-à-vis du chargeur en cas de perte résultant de faits autres que les pertes ou les dommages causés aux marchandises (par exemple, pour la perte économique); cette limite spéciale serait fixée par rapport au montant du fret pour les marchandises en question¹³. 4) Le problème du retard prolongé à l'arrivée des marchandises, lorsqu'on peut craindre qu'elles ne soient perdues, fait l'objet d'une proposition (projet de disposition E, par. 37) fondée sur les dispositions de la Convention sur le transport par route (CMR) et de la Convention sur le transport par chemin de fer (CIM).

¹¹ Le rapport (par. 5, note 12) indique que l'un des problèmes qui se posent est de savoir si certains types de perte économique sont suffisamment directs ou prévisibles pour donner lieu à réparation. Il est également indiqué que le problème de la perte économique subie par l'acheteur se pose également lorsque les marchandises sont perdues ou rendues inutilisables par suite d'un dommage matériel et qui n'est donc pas propre au cas où un retard à la livraison empêche de disposer de la chose. Le rapport appelle en outre l'attention sur le lien qui existe entre ce problème général et les règles limitant la responsabilité du transporteur. Voir la Compilation des projets de dispositions approuvés par le Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.13) [ci-après dénommée "Compilation"], partie J, sur la responsabilité du transporteur. La Compilation est reproduite en annexe au présent rapport.

¹² Compilation, partie J. Dans cette disposition, le montant des sommes d'argent a été laissé en blanc.

¹³ Il est indiqué dans le rapport (note 35) que le texte de la Convention CIM révisé en 1970 a porté la limite de responsabilité "au double du prix du transport par chemin de fer". La partie du projet de disposition correspondant à cette solution a été placée entre crochets pour que le Groupe l'examine séparément.

⁹ Les première et deuxième parties du document ci-dessus (A/CN.9/WG.III/WP.12) ont paru dans le volume I; la troisième partie dans le volume II et la quatrième partie dans le volume III. Le troisième rapport du Secrétaire général est devenu un additif au présent rapport (A/CN.9/88/Add.1) et est reproduit ci-après dans le présent volume (deuxième partie, III, 2).

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4.*

** Reproduite ci-après dans le présent volume; deuxième partie, III, 3.

¹⁰ A/CN.9/88/Add.1, reproduit ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

B. — EXAMEN DE LA QUESTION
PAR LE GROUPE TRAVAIL

1) Règle fondamentale sur la responsabilité
du transporteur en cas de retard

13. Les membres du Groupe de travail se sont accordés à reconnaître qu'il était souhaitable de prévoir expressément la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage résultant d'un retard, et la plupart des représentants se sont prononcés pour la position adoptée dans le projet de disposition A du troisième rapport du Secrétaire général (première partie)¹⁴. Un observateur s'est prononcé contre l'introduction d'une disposition en ce sens dans la Convention parce qu'elle ferait peser sur les propriétaires de navires la lourde éventualité de dommages-intérêts indirects en cas de retard. Un autre observateur a déclaré que la responsabilité du transporteur en cas de retard serait considérée comme un nouveau risque du point de vue de l'assurance, mais que ce risque pourrait être couvert par une assurance.

14. Plusieurs représentants ont proposé que le projet de disposition A soit aligné sur l'article 19 de la Convention CMR¹⁵. D'autres représentants ont proposé que toute modification du projet de proposition A, figurant dans le troisième rapport du Secrétaire général, tienne compte du projet de convention TCM¹⁶, et des Règles uniformes de la CCI relatives à un document de transport combiné¹⁷. Toutefois, quelques représentants et observateurs ont estimé qu'il fallait se montrer prudents avant de prendre des conventions sur le transport terrestre comme modèles d'une convention sur le transport de marchandises par mer.

15. Plusieurs représentants ont souligné que la Convention ne s'appliquerait qu'après la prise en charge des marchandises par le transporteur, puisque le transport ne commençait que lorsque le transporteur avait effectivement pris la marchandise en charge. Un représentant a proposé de prévoir expressément dans la Convention que le transporteur était responsable des dépenses supplémentaires encourues par le chargeur du fait d'un retard apporté par le transporteur à prendre les marchandises en charge.

16. Quelques représentants se sont déclarés, en principe, favorables à la proposition faite par un délégué, tendant à ce que le transporteur soit tenu responsable de "la perte économique résultant d'un retard". Toutefois, un certain nombre de représentants et d'observateurs qui étaient en faveur de l'emploi des termes "perte économique" ont considéré que les types de pertes économiques résultant du retard dont le transporteur serait responsable devraient être énumérés et que les dommages-intérêts devraient être limités par une règle de prévisibilité. D'autres représentants ont estimé que l'importance des dommages-intérêts dus en cas de retard imputable à la faute du transporteur

était une question qui devait relever de la législation nationale; pour cette raison, ils se sont opposés à toute énumération des types de pertes économiques donnant lieu à réparation ou à une limitation des dommages-intérêts fondée sur un critère de prévisibilité pour les dommages autres que les dommages aux marchandises. Quelques représentants se sont élevés contre l'emploi des termes "perte économique", car toute perte était en un sens économique, et ces termes n'avaient pas de signification admise dans la plupart des systèmes juridiques.

2) Définition du retard

17. Les membres du Groupe de travail se sont accordés à reconnaître qu'il fallait définir le retard. Quelques représentants ont appuyé le projet de proposition¹⁸, figurant dans le troisième rapport du Secrétaire général, qui se plaçait du point de vue d'une date convenue ou d'une date normale de livraison. D'autres représentants se sont prononcés pour une définition centrée sur la notion de "durée effective du transport", comme celle de l'article 19 de la Convention CMR.

18. Un représentant a proposé de supprimer, dans le projet de disposition B, les mots "à la date expressément convenue entre les parties", éliminant ainsi le cas où les parties sont expressément convenues d'une date de livraison. Deux représentants ont exprimé des réserves quant à la possibilité, au cas où ces mots seraient maintenus, que la date expresse de livraison convenue entre les parties ne soit pas mentionnée dans le connaissement ou que cette date résulte d'un accord verbal entre les parties.

19. Certains représentants ont proposé d'introduire dans la définition du retard une disposition expresse prévoyant le cas des chargements partiels, mais plusieurs autres représentants se sont prononcés contre cette proposition.

3) Application des règles de limitation
de la responsabilité en cas de retard

20. La moitié environ des membres du Groupe de travail se sont déclarés en principe favorables à l'établissement d'une seule règle limitant la responsabilité du transporteur, que le dommage consiste en pertes ou dommages aux marchandises ou en quelque autre type de perte ou de préjudice (par exemple préjudice subi du fait du retard par le propriétaire des marchandises) et que la faute du transporteur à laquelle le dommage est dû consiste en un retard ou en quelque autre violation par le transporteur des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention. A quelques modifications de forme près, ces représentants se sont donc prononcés pour la formule proposée dans le projet de disposition C¹⁹.

21. Une petite majorité de représentants et quelques observateurs ont exprimé leur préférence pour un système double de responsabilité, établissant une limitation, par unité de poids ou par colis, de l'indemnité pouvant être exigée du transporteur en cas de pertes ou dommages matériels causés à la marchandise, et une autre limitation de responsabilité du transporteur fondée sur le montant des frais de transport en cas de

¹⁴ A/CN.9/88/Add.1; voir ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

¹⁵ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189.

¹⁶ OMCI/CEE, projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (novembre 1971), CTC IV/18/Rev.1, TRANS/374/Rev.1, art. 11.

¹⁷ Chambre de commerce internationale, brochure 273, novembre 1973, règles 14 et 15.

¹⁸ A/CN.9/88/Add.1, première partie, par. 17; voir ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

¹⁹ *Ibid.*, par. 26.

retard, inspiré de la proposition figurant dans le projet de disposition D²⁰. Une majorité de ceux qui étaient partisans, en cas de retard, d'une limitation spéciale, fondée sur les frais de transport, ont indiqué que la limitation par unité de poids ou par colis s'appliquerait en cas de pertes ou de dommages matériels subis par les marchandises en raison du retard et que la limitation fondée sur les frais de transport ne s'appliquerait qu'en cas de préjudice autre que des pertes ou dommages matériels aux marchandises causé par un retard à la livraison.

22. Un représentant, appuyé par quelques autres, a proposé que la limitation spéciale applicable aux cas de retard soit énoncée comme suit : "En cas de retard, si l'ayant-droit à la marchandise prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut excéder le [double du] prix du transport." Ce représentant a indiqué que sa proposition s'inspirait de l'article 23 de la Convention CMR.

23. Quelques représentants ont été d'avis que le Groupe de travail devait adopter deux variantes, correspondant l'une à la formule de limitation unique de responsabilité et l'autre à la double limitation avec une limite spéciale de responsabilité en cas de retard. Les gouvernements, ont-ils fait observer, n'étaient pas encore à même de choisir entre ces deux formules, étant donné que leur préférence pourrait fort bien dépendre en dernière analyse du niveau de responsabilité qui serait effectivement établi par voie d'accord sur le montant de la limitation par unité de poids ou par colis. Un représentant a estimé que des variantes devraient aussi être adoptées pour la limitation spéciale de responsabilité en cas de retard : l'une se référant à la limitation fondée sur le prix du transport et l'autre à la limitation par unité de poids ou par colis.

4) Retard à la livraison : perte des marchandises

24. Tous les représentants qui ont pris la parole ont appuyé le principe énoncé au paragraphe 1 du projet de disposition E²¹, contenu dans le troisième rapport du Secrétaire général, en vertu duquel, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées à l'expiration d'un délai donné, l'ayant-droit peut les considérer comme perdues et se retourner contre le transporteur. Toutefois, des opinions divergentes ont été exprimées sur la question de savoir si le transporteur devrait avoir le droit de prouver que les marchandises n'étaient pas en fait perdues.

25. La majorité des représentants ont déclaré que les règles énoncées aux paragraphes 2 à 4 du projet de disposition E régissant en détail les droits du demandeur et du transporteur au cas où les marchandises seraient ultérieurement retrouvées étaient superflues, la question pouvant être régie par la pratique commerciale. Toutefois, certains représentants ont estimé que lesdites dispositions étaient utiles et devaient être retenues parce que, dans certains cas, le destinataire pouvait préférer avoir les marchandises même tardivement en raison de l'utilité particulière qu'elles présentaient pour lui. Il fallait aussi protéger les intérêts du destinataire dans les cas où la valeur des marchandises

retrouvées était de loin supérieure au montant maximum de l'indemnité qui pouvait être exigée du transporteur. Autrement, le transporteur réaliserait en pareil cas un profit inespéré.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

26. Après avoir examiné plusieurs méthodes possibles de discussion de sujet, le Groupe de travail a décidé de constituer un groupe de rédaction chargé de mettre au point des textes sur la question ainsi que sur d'autres sujets à examiner pendant la sixième session²². Le rapport du Groupe de rédaction sur l'introduction de dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison, avec quelques amendements apportés par le Groupe de travail aux dispositions proposées²³, se lit comme suit :

PREMIÈRE PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : INTRODUCTION DE DISPOSITIONS RELATIVES À LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR EN CAS DE RETARD À LA LIVRAISON

a) Le Groupe de rédaction a rédigé des projets de texte correspondant aux opinions formulées au cours des débats du Groupe de travail sur l'introduction de dispositions conférant au transporteur une responsabilité en cas de retard à la livraison. Les membres du Groupe de rédaction sont convenus que ces projets de textes remplaceraient nécessairement certaines dispositions, lesquelles sont indiquées ci-après, qui avaient été précédemment approuvées par le Groupe de travail. Le Groupe de rédaction a recommandé l'adoption des dispositions suivantes :

RÈGLES FONDAMENTALES RÉGISSANT LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Remplacer le paragraphe 1 de la partie D de la Compilation des projets de dispositions approuvés par le Groupe de travail par le texte suivant :

²⁰ Le Groupe de rédaction était composé des représentants des pays ci-après : Argentine, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques. Il a élu comme président M. E. Chr. Selvig (Norvège).

²³ Les amendements apportés par le Groupe de travail sont les suivants : a) la définition du retard dans la livraison fera l'objet de l'alinéa 1, b, plutôt que d'un paragraphe 4 distinct des règles fondamentales sur la responsabilité du transporteur (partie D de la Compilation); b) l'alinéa 1, a, de la variante B commencera par les mots "la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage" (les mots "loss, damage or expense" étant traduits en français par "préjudice" et en espagnol par "los perjuicios") au lieu des mots "la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article [...] pour..."; c) au paragraphe 1, c, de la variante B, le mot "paragraphe" remplacera le mot "article" avant les mots "en cas de perte totale..."; d) (ne vise que la version anglaise); e) dans le projet de disposition relative au retard à la livraison — perte des marchandises, les mots entre crochets "sauf preuve contraire de la part du transporteur" après les mots "considérer les marchandises comme perdues" seront supprimés.

Au cours de l'examen par le Groupe de travail de ce rapport du Groupe de rédaction, des notes f) et g) ont été ajoutées, à la demande du Président du Groupe de rédaction, aux notes sur le projet de dispositions.

²⁰ *Ibid.*, par. 28.

²¹ *Ibid.*, par. 37.

"1 a) Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article (...) ²⁴, 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.

"1 b) Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées dans le délai expressément convenu par écrit, ou à défaut d'un tel accord dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent."

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

Remplacer l'article A du paragraphe 1 de la partie J de la Compilation par le texte suivant :

Variante A : Méthode unique de limitation de la responsabilité :

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article [...] ²⁵ sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par colis ou par unité de chargement, ou (...) par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

Variante B : Méthode double de limitation de la responsabilité :

1 a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage 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 b) En cas de retard à la livraison, si l'ayant-droit aux marchandises prouve qu'un préjudice autre que celui visé à l'alinéa a ci-dessus en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut excéder :

Sous-variante x : le [double du] fret.

*Sous-variante y*²⁶ : une somme équivalant à (X-Y) francs par colis ou par unité de chargement ou (X-Y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

1 c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a et b du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a du

présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Remplacer l'article B, paragraphe 1, de la partie J de la Compilation par le texte suivant :

"1. Les exonérations et limitations prévues par la présente convention sont applicables à toute action contre le transporteur à l'égard des pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle."

RETARD À LA LIVRAISON : PERTE DES MARCHANDISES

L'ayant-droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article (...) ²⁷ dans les [soixante] jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe (...) de l'article (...) ²⁸.

Notes concernant les projets de dispositions proposés

L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

b) Parmi les représentants qui sont en faveur de la double limite de responsabilité, la majorité appuie la variante B avec la sous-variante x, tandis que quelques-uns considèrent que la sous-variante offre une solution de rechange possible.

c) En ce qui concerne les dispositions relatives à la limitation de responsabilité, les membres du Groupe de rédaction ont été partagés au sujet du paragraphe 1, c, établissant le non-cumul des indemnités correspondant aux deux limites de responsabilité prévues selon la méthode double.

d) Quelques représentants se sont prononcés pour l'introduction d'une règle spéciale exigeant la prévisibilité dans les cas de retard à la livraison. Le libellé de la règle proposée est le suivant : "Toutefois, le transporteur n'est tenu de réparer aucun préjudice autre que les pertes ou dommages aux marchandises résultant du retard à la livraison, lorsque ce préjudice ne pouvait raisonnablement avoir été prévu par le transporteur au moment de la conclusion du contrat de transport comme étant une conséquence probable du retard."

e) Un représentant a exprimé des réserves quant à l'identification du retard comme étant seulement un "retard à la livraison".

f) Les mots "loss, damage or expense" doivent être traduits en français par "préjudice" et en espagnol par "los perjuicios" ²⁹.

²⁴ Il est renvoyé à la disposition sur la durée de la responsabilité du transporteur qui figure à l'alinéa ii de la partie B de la Compilation.

²⁵ Il est renvoyé aux règles fondamentales révisées régissant la responsabilité du transporteur ci-dessus, qui s'étendent à la responsabilité en cas de retard.

²⁶ On suppose que (X-Y) représentera des limites de responsabilité inférieures à celles qui sont établies par l'alinéa 1, a.

²⁷ Il est renvoyé à la disposition sur la durée de la responsabilité du transporteur qui figure à l'alinéa ii de la partie B de la Compilation.

²⁸ Il est renvoyé à la définition du retard adoptée par le Groupe de rédaction comme alinéa 1, b, des règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur.

²⁹ Quelques représentants ont signalé qu'en adoptant dans le contexte de l'article D, par. 1, a, de la Compilation les termes "préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises", le Groupe de travail a expressément étendu le champ

g) L'adoption des projets de texte ci-dessus peut amener le Groupe de travail à modifier ultérieurement les textes de certaines dispositions qu'il avait précédemment approuvées pour assurer l'uniformité de terminologie dans la Convention révisée.

D. — EXAMEN DE LA PREMIÈRE PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

27. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction³⁰. Le rapport du Groupe de rédaction, y compris les projets de disposition, a été approuvé par le Groupe de travail.

28. Les observations et réserves ci-après ont été formulées à l'égard du projet de disposition sur le retard à la livraison — perte de marchandises :

a) Certains représentants préconisaient le maintien des mots entre crochets "sauf preuve contraire de la part du transporteur" après les mots "considérer les marchandises comme perdues", pour permettre au transporteur d'établir que, en fait, les marchandises n'étaient pas perdues mais seulement retardées, et réfuter ainsi la présomption de perte;

b) Certains représentants étaient en faveur de l'adoption de dispositions précises traitant de la récupération ultérieure de marchandises présumées perdues par la personne habilitée à présenter une réclamation du fait de la perte de marchandises conformément à la disposition fondamentale sur le retard à la livraison — perte de marchandises. Ces représentants ont proposé de compléter la règle fondamentale proposée par le Groupe de rédaction par trois nouveaux paragraphes s'inspirant de la Convention CIM³¹, de la Convention CMR³² ou du projet de proposition E dans la première partie du troisième Rapport du Secrétaire général³³. Un représentant a réservé sa position en ce qui concerne l'addition de dispositions supplémentaires de cette nature.

II. — Domaine d'application de la Convention quant aux documents

A. — INTRODUCTION

29. Le Groupe de travail a examiné, séparément, deux aspects du domaine d'application de la Convention : 1) le domaine d'application de la Convention "quant aux documents" — l'effet de l'utilisation (ou de la non-utilisation) de certains documents constatant le contrat de transport; 2) le domaine d'application "géographique" — l'effet du lieu d'origine et du lieu de destination du transport de marchandises par mer.

30. La question du domaine d'application de la Convention "quant aux documents" a été traitée dans la troisième partie du troisième rapport du Secrétaire général³⁴. Les responsabilités et obligations de réparation établies par la Convention de Bruxelles de 1924

d'application de la Convention aux dommages autres que la perte de la valeur commerciale des marchandises. L'étendue de la responsabilité pour ces autres dommages sera déterminée conformément aux principes relatifs au lien de causalité appliqués dans chaque Etat contractant.

³⁰ Voir plus haut, note 23.

³¹ A/CN.9/88/Add.1, première partie, par. 36; voir ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

³² *Ibid.*, par. 35.

³³ *Ibid.*, par. 37.

ne s'appliquent que lorsqu'il y a un "contrat de transport" répondant à la définition donnée à l'article premier, b. Le texte de l'alinéa b de l'article premier est le suivant :

"b) Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport de marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement."

31. Dans son rapport, le Secrétaire général a appelé l'attention sur les problèmes que posent, notamment au regard de la pratique moderne des transports maritimes, les mots "constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre".

32. Il a été noté qu'au moment de la rédaction de la Convention, au début des années 1920, les mots "connaissement" et "document formant titre" désignaient, de façon tout à fait claire, les contrats de transport types de l'époque. Lorsque des marchandises étaient chargées, le transporteur délivrait un document appelé "connaissement". Ce "connaissement" était manifestement un "document formant titre", ne serait-ce que parce que le transporteur n'était tenu de remettre les marchandises que contre remise du document — cette caractéristique conférant au possesseur du document la faculté de disposer des marchandises³⁵.

33. Il est indiqué dans le rapport que, dans de nombreuses régions, des documents dénommés "connaissements" répondaient manifestement à ces critères, mais que, dans d'autres régions, on utilisait deux types distincts de connaissement. Selon un type de connaissement, les marchandises sont livrables "à l'ordre" du réceptionnaire; ce connaissement "à ordre" ou "négociable" est de toute évidence un "document formant titre" et il relève de la définition donnée à l'article premier, b. L'autre type de connaissement, un connaissement "non négociable" (ou "nominatif"), permettait de délivrer les marchandises à un réceptionnaire dénommé sans qu'il y ait remise du document. On a indiqué que, dans certains ressorts, ce document, lorsqu'il était qualifié de "connaissement" et avait, en vertu de la loi locale, certains des caractères (mais non pas tous) d'un "document formant titre", plaçait le transport sous l'empire de la Convention; toutefois, dans beaucoup d'autres ressorts, l'applicabilité de la Convention aux transports de marchandises effectués en vertu de semblables documents était controversée³⁶.

³⁴ La question du domaine d'application "géographique" est examinée dans la troisième partie du présent rapport et dans la deuxième partie du document A/CN.9/88/Add.1 (reproduit ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2).

³⁵ Cette faculté de disposer des marchandises facilite les opérations d'échanges des marchandises contre le prix qu'elles représentent — souvent par l'intermédiaire de banques auxquelles les documents sont présentés conformément aux conditions d'octroi d'une lettre de crédit. En outre, la loi nationale donnait généralement à l'acquéreur du "connaissement" ainsi conçu une forte protection juridique contre les recours des possesseurs antérieurs du document et (dans de nombreux pays) des marchandises. Cette protection était communément associée au caractère de titre "négociable" et "représentatif" des marchandises que possédait le document.

³⁶ A/CN.9/88/Add.1, troisième partie, par. 8 et 9; voir ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

34. Il a également été indiqué que la pratique qui s'était développée dans le domaine du commerce et des transports maritimes depuis l'élaboration de la Convention avait conduit à utiliser des documents présentant l'intérêt d'être plus simples et plus commodes. Les arrangements pris au sujet du transport peuvent être constatés par des documents portant des noms divers, tels que "lettre de transport" ou "récépissé de chargement", et parfois ces arrangements sont enregistrés et reproduits par des calculateurs ou autres procédés électroniques. Il est tout à fait permis de douter que ces transports relèvent de la définition donnée à l'article premier, b, de la Convention³⁷.

35. Dans le rapport, la question a été posée de savoir si l'étendue de la protection que la Convention accorde au chargeur doit s'amenuiser avec le recours de plus en plus fréquent à ces nouveaux types de documents³⁸, ou si elle doit être élargie. L'attention a été appelée sur les dispositions qui traitent de la question dans d'autres conventions relatives aux transports³⁹. Sur la base de ces considérations, un projet de proposition a été formulé, dans le rapport, selon lequel le "contrat de transport" serait défini comme s'appliquant à "tout contrat de transport de marchandises par mer". Il a été indiqué que, si l'on adoptait cette formule, la dénomination du document constatant le contrat de transport ou l'inexistence d'un document de cet ordre seraient sans effet quant à l'applicabilité de la Convention⁴⁰.

36. Le rapport souligne que si une règle de base aussi générale était adoptée en ce qui concerne l'application de la Convention, il faudrait envisager certaines exceptions. Des projets de proposition ont été formulés qui maintiennent l'exception actuellement prévue dans le cas des contrats d'affrètement. L'attention a également été appelée sur la possibilité de prévoir d'autres exceptions dans le cas de certains types particuliers de transport auxquels l'application de la Convention serait inappropriée⁴¹.

B. — EXAMEN DE LA QUESTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

1) Règle générale sur le domaine d'application

37. Les membres du Groupe de travail se sont généralement accordés à reconnaître que le domaine d'application de la Convention devait être élargi afin que ses dispositions impératives soient rendues plus

³⁷ Le rapport a également examiné l'effet du défaut de délivrance d'un document dans les cas où la délivrance d'un document est de règle ou courante (*ibid.*, par. 14 à 18).

³⁸ Il a été noté que la protection accordée au chargeur en cas de perte ou de dommage aux marchandises, ou de retard à la livraison, était une question distincte des règles régissant les rapports entre les porteurs successifs d'un connaissance ou autre document constatant le transport.

³⁹ *Ibid.*, par. 25 à 27, où sont reproduites les dispositions des Conventions sur le transport par chemin de fer (CIM), sur le transport par route (CMR) et sur le transport aérien (Varsovie).

⁴⁰ Il est noté, dans le rapport, que d'autres dispositions de la Convention, concernant l'obligation du transporteur de délivrer un document contenant certaines indications et les droits des tiers en vertu de ces documents, portent sur des questions qui sont indépendantes de la règle fondamentale définissant le domaine d'application de la Convention (*ibid.*, par. 38).

⁴¹ *Ibid.*, par. 23 et 24, 31, 36 et 37.

largement applicables. La plupart des représentants ont été d'avis qu'il fallait prévoir dans la Convention une règle générale stipulant qu'elle s'applique à tous les contrats de transport de marchandises par mer, sous réserve des règles relatives au domaine d'application géographique⁴².

38. Quelques représentants se sont prononcés pour une application de la Convention qui irait au-delà du contrat de transport et s'étendrait à tous les types de transport maritime, à toutes les formes d'obligations (contrat, responsabilité contractuelle et extra-contractuelle, consignation), à tous les documents et aux cas dans lesquels les expéditions sont traitées par des machines électroniques. En revanche, quelques autres représentants ont été d'avis que la Convention ne devait s'appliquer qu'aux contrats de transport constatés par un document et que le document de base devait être "le connaissance" car les parties aux contrats de transport maritime étaient familiarisées avec ce document.

39. Quelques représentants, qui étaient en faveur de l'application de la Convention à tous les contrats de transport, ont indiqué que les chargeurs devaient dans tous les cas conserver le droit d'exiger un connaissance et que la Convention devrait énoncer des règles uniformes régissant la teneur des connaissances. En outre, on a dit qu'il serait souhaitable que des règles précisent le type de renseignements devant figurer dans d'autres documents constatant le contrat de transport, tels que les lettres de transport et les "delivery orders".

2) Exception à l'application de la Convention

40. On a fait valoir que l'article sur le domaine d'application de la Convention devrait contenir une disposition tendant à ce que, dans les cas où il n'y a pas délivrance d'un connaissance ou d'un document similaire formant titre, les parties à un contrat de transport puissent convenir, par une stipulation portée sur le document constatant le contrat de transport et signée par le chargeur, que le contrat ne sera pas soumis aux règles de la Convention. Les représentants qui ont fait cette proposition ont souligné que, dans le cas considéré, le contrat ne serait pas un contrat d'adhésion car le chargeur aurait donné son consentement exprès à la non-application de la Convention.

41. La majorité des représentants se sont élevés contre l'introduction d'une disposition en ce sens qui permettrait aux chargeurs de renoncer à la protection de la Convention, même dans des cas où le document constatant le contrat de transport n'était pas un connaissance. Les transporteurs, a-t-on dit, pourraient parfaitement établir des formules types excluant l'application de la Convention, que les chargeurs seraient invités à signer à titre de simple formalité. Il s'agirait alors de nouveaux types de contrats d'adhésion.

42. Quelques représentants, tout en partageant l'avis de la majorité, ont néanmoins considéré que, dans des circonstances spéciales, les parties à un contrat de transport devaient être autorisées à écarter l'application de la Convention par convention expresse.

⁴² Pour les projets d'articles adoptés par le Groupe de travail concernant la portée géographique de la Convention, voir plus loin, par. 65.

43. Les membres du Groupe de travail ont généralement été d'avis d'exclure les contrats d'affrètement du domaine d'application de la Convention. A ce propos, un représentant a fait observer que, d'après la législation de son pays, les contrats d'affrètement n'étaient pas considérés comme des contrats de transport et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire de les exclure expressément. D'autres représentants ont dit qu'ils ne partageaient pas cette façon de voir.

44. Il a été convenu que la Convention ne serait pas applicable à un contrat d'affrètement entre le frêteur et l'affrèteur, mais qu'elle serait applicable à la relation contractuelle entre le transporteur et un propriétaire de marchandises qui n'était pas l'affrèteur.

45. De nombreux représentants se sont élevés contre l'introduction d'une définition du contrat d'affrètement dans la Convention. On a fait observer qu'il serait difficile de trouver une définition du "contrat d'affrètement" qui ne soulèverait pas de sérieuses difficultés d'interprétation. A ce propos, un représentant a signalé que la distinction entre les contrats d'affrètement et les contrats de transport n'avait guère fait l'objet de litige. Quelques représentants qui étaient en faveur de l'introduction d'une définition du "contrat d'affrètement" se sont prononcés en ce sens parce qu'ils jugeaient souhaitable de faire nettement la distinction entre les contrats d'affrètement et les contrats de transport de marchandises régis par la Convention.

46. L'exclusion des contrats portant sur une certaine quantité de marchandises de l'application des règles de la Convention a également été examinée. Cette exclusion a rencontré l'appui de quelques représentants.

47. Le Groupe de travail a décidé de supprimer l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924. Il a été généralement considéré que l'article 6 était vague et que la pratique avait montré que les parties à des contrats de transport n'avaient pas utilisé les dispositions de cet article.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

48. A l'issue des débats du Groupe de travail, le sujet a été renvoyé au Groupe de rédaction. Le Groupe de rédaction s'est mis d'accord sur un projet de disposition relatif au domaine d'application de la Convention quant aux documents, destiné à remplacer l'article premier, alinéa b, et l'article 5, paragraphe 2 (première phrase), de la Convention de Bruxelles de 1924, et il a fait, dans son rapport au Groupe de travail, un certain nombre d'autres recommandations et observations. Ce rapport, dans lequel figure le projet de disposition auquel le Groupe de travail a apporté quelques modifications mineures⁴³, est reproduit ci-après :

⁴³ Les amendements apportés par le Groupe de travail au projet de disposition sont les suivants : a) au paragraphe 2, "convenir" a été remplacé par "stipuler" et "accord" a été remplacé par "stipulation"; b) au paragraphe 3, dans le texte anglais, les mots "contained herein" ont été remplacés par "of the Convention" (sans objet en français); c) au paragraphe 4, en anglais les mots "carriage of a quantity of goods" ont été remplacés par "carriage of a certain quantity of goods" (sans objet en français).

Le Groupe de travail a supprimé la recommandation du Groupe de rédaction (qui faisait partie du point b, ii, du rapport du Groupe de rédaction) tendant à ce que les termes

DEUXIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT AUX DOCUMENTS

Le Groupe de travail a prié le Groupe de rédaction de rédiger des projets de disposition concernant le domaine d'application de la Convention, en tenant compte des opinions exprimées par des représentants au sujet des divers aspects de la question.

a) Le Groupe de rédaction recommande l'adoption des projets de disposition ci-après :

1. Les dispositions de la présente convention sont applicables à tous les contrats de transport de marchandises par mer.

[2. Lorsqu'il n'est pas émis de connaissance ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document établissant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur.]

3. Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissance est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissance.

[4. Aux fins du présent article, les contrats portant sur le transport d'une certaine quantité de marchandises pendant une certaine période sont considérés comme des contrats d'affrètement.]

b) Le Groupe de rédaction recommande également que :

i) La Convention ne contienne pas de définition des termes "contrat d'affrètement" et "charter party".

ii) Une définition provisoire du connaissance soit adoptée aux fins des délibérations du Groupe de travail. Cette définition est la suivante : "Connaissance signifie un connaissance ou tout document similaire formant titre pour le transport de marchandises par mer".

iii) Le Groupe de rédaction a recommandé de supprimer l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924.

Notes concernant les projets de disposition proposés

c) L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

Paragraphe 1 des projets de disposition

1. Un représentant a été d'avis que le domaine d'application devrait être défini par rapport au

"charter party" soient traduits en français par "contrat d'affrètement constaté par une charte-partie"; toutefois, le Groupe de travail a ajouté le point suivant aux notes concernant les projets de disposition proposés : "paragraphe 3 des projets de disposition — le représentant de la France a noté que "charter party" était traduit en français par "contrat d'affrètement". Les représentants de l'Argentine et du Chili ont également noté que "charter party" était traduit en espagnol par "contrato de fletamento". Le Groupe de travail a décidé de suivre ces suggestions.

A la demande du Président du Groupe de rédaction, la recommandation suivante a été ajoutée, en tant que point b, iii, du rapport du Groupe de rédaction : "Le Groupe de rédaction a recommandé de supprimer l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924."

“transport de marchandises” et non pas par rapport aux “contrats de transport”. Ce représentant a proposé que le paragraphe 1 soit libellé comme suit :

“Les dispositions de la présente convention sont applicables au transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents.”

2. Un autre membre du Groupe de rédaction a proposé d'ajouter au paragraphe 1 le membre de phrase suivant : “qu'ils soient constatés par un connaissement ou tout autre document de transport”, afin de tenir compte de l'utilisation dans la pratique actuelle ou future de divers types nouveaux de documents pour l'établissement du contrat de transport et, en même temps, afin d'indiquer clairement qu'un document demeure nécessaire pour constater ce contrat. Cette opinion a été appuyée par un autre représentant.

Paragraphe 2 des projets de disposition

1. Les opinions ont été partagées, au sein du Groupe de rédaction, sur le point de savoir si ce paragraphe devait être introduit et il a été décidé que le paragraphe figurerait entre crochets dans le rapport du Groupe de rédaction.

2. Deux représentants, tout en approuvant le principe énoncé dans ce paragraphe, ont été d'avis qu'une exception de cet ordre à l'application de la Convention ne devait être prévue que dans des circonstances spéciales.

Paragraphe 3 des projets de disposition

Le représentant de la France a noté que “charter party” était traduit en français par “contrat d'affrètement”. Les représentants de l'Argentine et du Chili ont également noté que “charter party” était traduit en espagnol par “contrato de fletamento”⁴⁴.

Paragraphe 4 des projets de disposition

A la demande de quatre représentants qui étaient opposés à cette disposition, il a été décidé de placer le paragraphe entre crochets.

D. — EXAMEN DE LA DEUXIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

49. Avec quelques modifications mineures⁴⁵, le Groupe de travail a approuvé la partie du rapport du Groupe de rédaction reproduite ci-dessus, y compris les projets de disposition.

III. — Domaine d'application géographique de la Convention

A. — INTRODUCTION

50. L'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 déclare :

“Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.”

51. Le troisième rapport du Secrétaire général fait observer dans sa deuxième partie (par. 4 et 5) que

cette disposition avait été critiquée, notamment pour les motifs suivants : 1) prise littéralement, la Convention pouvait être applicable quand le transport ne comportait pas d'élément international, c'est-à-dire à un transport côtier à l'intérieur d'un même Etat, mettant en cause un navire et des ressortissants de cet Etat; 2) prendre pour seul critère de l'applicabilité le lieu où le connaissement est créé ne représente pas un rapport adéquat avec l'exécution du contrat de transport.

52. Les difficultés que soulevait l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 ont amené une refonte de cet article, qui devint l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968, lequel se lit comme suit :

“Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :

“a) Le connaissement est émis dans un Etat contractant, ou

“b) Le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant, ou

“c) Le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

“Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

“Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.”

53. Le rapport notait que la disposition ci-dessus s'inspirait de projets de disposition élaborés à deux conférences du Comité maritime international (CMI), — la XXIV^e Conférence, qui s'est tenue à Rijeka, et la XXVI^e, qui s'est tenue à Stockholm. Le projet de Rijeka/Stockholm différait du texte figurant dans la disposition ci-dessus du Protocole de Bruxelles sur un point important : selon le premier, la Convention serait applicable aussi lorsque “le port de déchargement. . . se trouve dans un Etat contractant”⁴⁶.

54. Cette proposition du projet de Rijeka/Stockholm a été discutée lors de la Conférence diplomatique qui a rédigé le Protocole de Bruxelles de 1968. Le rapport a résumé les points principaux soulevés au cours du débat⁴⁷ et attirait l'attention sur certaines considérations pratiques portant sur l'intérêt qu'a le consignataire dans l'applicabilité de la Convention. Au nombre de ces considérations figurait le fait que l'existence d'un dommage aux marchandises et l'étendue d'un tel dommage ne peuvent généralement être déterminées que quand les marchandises sont déchargées au port de déchargement; en conséquence, les réclamations et l'action en justice portant sur le contrat de transport ont

⁴⁴ Le Groupe de travail a décidé de suivre ces suggestions.

⁴⁵ Voir la note 43 ci-dessus.

⁴⁶ Le rapport notait (par. 24) que le dernier paragraphe de l'article 5 modifié du Protocole de 1968 était le fruit d'un compromis après qu'il avait été proposé d'ajouter le port de déchargement comme base de l'applicabilité.

⁴⁷ *Ibid.*, par. 31 et 32.

généralement un rapport plus étroit avec le port de déchargement qu'avec le port de chargement ⁴⁸.

55. Compte tenu de ces considérations, le rapport a soumis au Groupe de travail pour examen des variantes de projets de proposition. Le projet de proposition A s'inspire étroitement du Protocole de Bruxelles de 1968 ⁴⁹. Le projet de proposition B s'inspire aussi du Protocole de Bruxelles, mais contient une disposition selon laquelle la Convention serait applicable aussi quand le port de déchargement se trouve dans un Etat contractant.

B. — EXAMEN DE LA QUESTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

56. Il a été généralement admis que l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 n'était pas satisfaisant parce qu'il était ambigu et que le domaine d'application géographique prévu n'était pas suffisamment large.

57. En outre, il a été généralement reconnu que l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 (sur lequel se fondait le projet de proposition A) représentait une amélioration par rapport à l'article 10 de la Convention de 1924. Toutefois, la plupart des représentants considéraient que ni l'article 5 du Protocole ni le projet de proposition A n'étaient pleinement satisfaisants. Ces représentants se sont prononcés pour le projet de proposition B, qui, outre les dispositions énoncées dans le projet de proposition A, prévoyait l'application de la Convention quand le port de déchargement était situé dans un Etat contractant.

58. Des représentants qui étaient en faveur du projet de proposition B ont souligné qu'il était nécessaire de protéger le réceptionnaire, lequel était souvent le demandeur en cas de perte ou de dommage aux marchandises; en conséquence, l'Etat dans lequel était situé le port de déchargement avait un intérêt certain en la matière et la Convention devait s'appliquer lorsque cet Etat était partie à la Convention, même si le port de chargement était situé dans un Etat non contractant. On a également noté que le Groupe de travail avait déjà adopté des dispositions sur les clauses d'élection de for et les clauses d'arbitrage, qui donnaient au demandeur la possibilité d'intenter l'action dans l'Etat contractant où était situé le port de déchargement; pour permettre l'application de ces dispositions, la Convention devait être en vigueur au port de déchargement. On a également fait observer, à l'appui du projet de proposition B, que l'un des principaux objectifs de la Convention était de réaliser l'harmonisation et l'unification du droit maritime et que c'était en élargissant autant que possible le domaine d'application de la Convention que l'on servirait le mieux cet objectif.

59. Un représentant a déclaré que, dans la législation nationale qu'ils avaient adoptée pour donner effet à la Convention de 1924, plusieurs Etats parties avaient restreint le domaine d'application de la Convention; d'après la législation d'un de ces Etats, les dispositions de la Convention s'appliquaient lorsqu'un connaisse-

ment était émis dans cet Etat mais non pas lorsqu'il était émis dans un des Etats contractants, comme le prévoyait l'article 10 de la Convention. L'attention a été appelée sur le paragraphe 3 du projet de proposition A, ainsi libellé :

“3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention au contrat de transport.”

Le même représentant, appuyé par d'autres, s'est prononcé pour l'inclusion du paragraphe 3 dans le projet de proposition B. A l'appui de cette position, on a également fait valoir qu'au regard de la Constitution de certains Etats la ratification d'une convention ne donnait pas aux dispositions de l'instrument la force de dispositions de droit privé, cet effet ne pouvant résulter que de la promulgation de lois nationales.

60. Tout en se déclarant en faveur de la position adoptée dans le projet de proposition B, quelques représentants ont considéré que le lieu d'émission du connaissement ou d'autres documents servant de preuve du contrat de transport ne devait pas être un critère indépendant de l'application de la Convention, car cela conduirait à élargir inutilement le domaine d'application de l'instrument. Toutefois, quelques autres représentants se sont déclarés en faveur d'une disposition en ce sens, mais ils ont proposé qu'il soit fait mention non pas du connaissement, mais du document servant de preuve du contrat de transport, car, conformément aux projets de disposition déjà adoptés par le Groupe de travail, l'application de la Convention ne dépendait plus de l'existence d'un connaissement ou document similaire formant titre.

61. Quelques représentants ont indiqué que les termes “port de déchargement” étaient ambigus, car il n'était pas précisé s'il s'agissait d'un port de déchargement *convenu* ou d'un port de déchargement *effectif* autre que le port convenu, ou même de l'un ou l'autre port. Dans ce contexte, un représentant a jugé souhaitable de retenir l'un des ports à option de déchargement parmi les critères de l'application de la Convention. Le même représentant a proposé que, dans l'esprit de projet de proposition B, qui consistait à élargir le domaine d'application, on envisage de rendre la Convention applicable quelle que soit la situation du port de chargement ou du port de déchargement.

62. Deux représentants qui étaient en faveur du projet de proposition A ont dit que le projet de proposition B était inacceptable pour eux et ils ont déclaré qu'ils devraient réserver leur position dans le cas où le Groupe de travail adopterait une disposition retenant le port de déchargement situé dans un Etat contractant parmi les critères de l'application de la Convention. A l'appui de leur position, ces représentants ont appelé l'attention sur les raisons mentionnées au paragraphe 31 du rapport du Secrétaire général. Ils ont également fait valoir quelques considérations supplémentaires. Ainsi, il a été dit qu'en vertu de l'article 5, modifié selon le projet de proposition A, les Etats pourraient appliquer les règles de la Convention dans des cas non expressément prévus par cet article. On a fait observer que la formule du projet de proposition A était le résultat d'un difficile compromis réalisé en 1967/1968. On a également noté que le projet de proposition B rendrait plus difficile la solution des conflits de lois, notamment en ce qui concernait les pays qui étaient parties à la Conven-

⁴⁸ *Ibid.*, par. 33 et 34.

⁴⁹ *Ibid.*, par. 21. L'article 5 du Protocole de Bruxelles est cité au paragraphe 52 ci-dessus. Le projet de proposition A propose certaines modifications de rédaction pour tenir compte de décisions antérieures du Groupe de travail.

tion de 1924, mais qui ne seraient pas parties à la nouvelle convention pendant une période de transition.

63. En outre, l'un des représentants qui était en faveur du projet de proposition A a déclaré que si le Groupe de travail adoptait une formule inspirée de celle du projet de proposition B, il serait essentiel d'y ajouter une disposition analogue à celle figurant dans le Protocole de La Haye de 1965 relatif à la Convention de Varsovie, tendant à ce que la Convention s'applique au transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, à condition que le port de chargement et le port de déchargement soient tous les deux situés dans des Etats contractants.

64. Tout en reconnaissant les mérites du projet de proposition B, un représentant a fait observer que le résultat pratique de cette proposition ne serait pas très différent de celui du projet de proposition A. Le Groupe de travail devait se demander s'il était souhaitable d'adopter en ce qui concernait le domaine d'application de la Convention, une disposition qui empêcherait un certain nombre d'Etats d'adhérer à cet instrument. S'il en était ainsi, on manquerait le but recherché, qui était de donner à la Convention un large champ d'application; par contre, il n'y aurait pas d'inconvénient à adopter une disposition plus restreinte concernant le champ d'application géographique si la Convention recueillait l'adhésion générale.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

65. Après avoir été débattue par le Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction, avec quelques modifications apportées par le Groupe de travail, se lit comme suit⁵⁰ :

TROISIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : DOMAINE D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA CONVENTION

a) Le Groupe de rédaction a examiné la possibilité de réviser la disposition relative au domaine d'application géographique de la Convention en tenant compte des opinions exprimées par les membres du Groupe de travail. Le Groupe de rédaction recommande la disposition suivante :

1. Sous réserve de l'article [. . .]⁵¹, les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout

⁵⁰ Les amendements apportés par le Groupe de travail sont les suivants : 1) la note qui figure ci-après est ajoutée au paragraphe 1; 2) les alinéas 1, d, et e, commencent par les mots "Le connaissance ou autre document servant de preuve. . ." au lieu des mots "le document servant . . ."; 3) le paragraphe 3 est placé entre crochets; 4) un paragraphe 4 est ajouté; 5) les mots ". . . car l'un de ces ports peut très bien ne pas avoir été mentionné au contrat de transport" sont ajoutés aux notes concernant les projets de disposition, sous la note e; 6) la note h commence par les mots "De l'avis de certains représentants . . ." au lieu de "De l'avis d'un représentant. . ."; 7) une note i est ajoutée aux notes sur les projets de propositions proposés.

On a noté aussi que les projets de dispositions qui figurent dans cette partie du rapport du Groupe de rédaction devaient remplacer l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 et l'article 5 du Protocole de 1968.

⁵¹ Il est renvoyé au projet de disposition sur le domaine d'application de la Convention quant aux documents, qui se trouve dans la deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction (voir plus haut, par. 48).

contrat de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou que

b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou que

c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou que

d) Le connaissance ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou que

e) Le connaissance ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

[3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport visés ci-dessus.]

4. Le présent article n'empêche pas un Etat contractant d'appliquer les règles de la présente Convention à ses transports intérieurs.

Notes concernant les projets de dispositions proposés

b) Quelques représentants ont proposé d'utiliser, aux alinéas a, b et c du paragraphe 1, les termes "port de départ" et "port de destination" au lieu des termes "port de chargement" et "port de déchargement". Le Groupe de rédaction a noté que les expressions "port de chargement" et "port de déchargement" avaient été utilisées dans d'autres projets de textes adoptés par le Groupe de travail, et il a recommandé que ces termes soient maintenus, sous réserve d'une décision ultérieure sur la terminologie de la Convention.

c) Se prononçant contre les alinéas b et c du paragraphe 1, deux représentants ont dit qu'ils étaient en faveur d'une disposition fondée sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles. Ils considéraient, par principe, qu'il ne convenait pas que des parties à une convention prétendent régler les conditions dans lesquelles des marchandises étaient expédiées à destination de leur pays, indépendamment de la loi applicable dans le port de chargement. On craignait également que l'adoption du projet de proposition ne provoque un conflit avec les Règles de La Haye pendant une éventuelle période de transition.

d) Commentant l'alinéa b du paragraphe 1, un représentant a fait observer que cet alinéa rendait superflu d'inclure une disposition expresse (al. c) du paragraphe 1 concernant les ports de déchargement facultatifs.

e) Au sujet des alinéas a à c du paragraphe 1, un représentant a exprimé l'avis qu'il conviendrait de mentionner, comme critère supplémentaire d'application de la Convention, le port effectif de chargement

et le port effectif de déchargement, car l'un de ces ports peut très bien ne pas avoir été mentionné au contrat de transport.

f) Se référant à la notion "contrats de transport de marchandises" utilisée au paragraphe 1 du projet d'article sur le domaine d'application de la Convention quant aux documents, quelques représentants ont exprimé l'avis que l'alinéa *d* du paragraphe 1 n'était pas nécessaire, compte tenu de la présence des alinéas *a* à *c* et *e*, mais ils se sont néanmoins déclarés prêts à l'accepter pour donner satisfaction à d'autres représentants. Un représentant a été d'avis que l'alinéa *d* du paragraphe 1 devrait se lire comme suit : "Le contrat de transport est conclu dans un Etat contractant." Selon lui, il était nécessaire d'adopter ce libellé pour tenir compte du paragraphe 1 du projet d'article précédemment adopté au sujet du domaine d'application de la Convention quant aux documents, et également du fait que le paragraphe 2 de ce projet d'article avait été placé entre crochets : un certain nombre de représentants avaient ainsi accepté que la Convention s'applique à tous les contrats de transport; qu'un document ait été émis ou non. Ce représentant proposait donc que le projet d'article à l'examen soit harmonisé avec le paragraphe 1 du projet d'article sur le domaine d'application de la Convention quant aux documents.

g) En ce qui concerne l'alinéa *e* du paragraphe 1, deux représentants ont été d'avis de supprimer les mots "ou de toute autre législation leur donnant effet".

h) De l'avis de certains représentants, le paragraphe 3 devait être réexaminé à un stade ultérieur, parce qu'il énonçait ce truisme que les traités internationaux devaient être respectés et également du point de vue de ses incidences sur le droit des traités internationaux; de ce dernier point de vue, le paragraphe 3, qui donnait à entendre qu'en l'absence d'une disposition expresse en sens contraire dans le texte d'une convention les parties pouvaient écarter l'application de cet instrument dans des cas où il était applicable, ne devait pas constituer un précédent.

i) Un représentant a suggéré que les dispositions en matière de portée géographique se lisent comme suit :

"1. Les dispositions de la présente convention s'appliquent au transport de marchandises entre ports de deux Etats différents.

"2. Les Etats contractants peuvent refuser d'appliquer les règles de la présente Convention lorsque le transport est intérieur ou n'implique pas la traversée de mers ou d'océans.

"3. Les Etats contractants peuvent refuser d'appliquer les règles de la présente Convention lorsque le port de chargement et le port de déchargement se trouvent dans les Etats non contractants."

D. — EXAMEN DE LA TROISIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

66. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction et a approuvé les paragraphes 1, 2 et 4 des projets de dispositions proposés.

67. En ce qui concerne les alinéas 1, *d*, et 1, *e*, un représentant a suggéré de mentionner expressément les connaissements aussi bien que les documents servant de preuve de contrat de transport, puisque le connaissement pouvait être un document distinct du contrat de transport et pouvait être créé dans un Etat autre que celui où était conclu le contrat de transport. Un autre représentant a répondu que cette mention des connaissements était inutile, car les termes "document servant de preuve de contrat de transport" englobent le connaissement. En revanche, ce représentant était disposé à accepter une mention expresse du connaissement, si le Groupe de travail le souhaitait, car la mention n'altérerait pas le sens même des alinéas 1, *d*, et 1, *e*. Le Groupe de travail a donc décidé d'insérer dans les alinéas susmentionnés une mention expresse du connaissement.

68. En ce qui concerne le paragraphe 3, certains représentants, pour des raisons exposées au paragraphe 59 ci-dessus, se sont déclarés fermement en faveur du maintien de ce paragraphe sans crochets. Toutefois, la majorité des représentants — dont certains estimaient ce texte superflu — ont préféré maintenir ce paragraphe entre crochets en vue d'un nouvel examen à un stade ultérieur.

69. Un représentant d'un Etat régi par un système constitutionnel fédératif a suggéré d'ajouter un paragraphe inspiré du paragraphe 4 (comparable au paragraphe 3 de l'article 5 du Protocole de 1968) tendant à résoudre les problèmes que poserait l'application des dispositions de la Convention dans les Etats régis par un tel système constitutionnel. La plupart des représentants qui ont pris la parole à ce sujet ont estimé qu'un tel paragraphe serait superflu du point de vue de leur propre système, mais se sont déclarés prêts à l'accepter pour répondre à la difficulté susmentionnée. En conséquence, le Groupe de travail a adopté le paragraphe 4 des projets de dispositions proposés.

IV. — Élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements

A. — INTRODUCTION

70. Les problèmes que pose l'utilisation de clauses frappées de nullité ont été analysés dans la sixième partie du deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1 *). Cette analyse a été poussée plus loin dans la quatrième partie du troisième rapport du Secrétaire général dans laquelle étaient proposées plusieurs variantes (ne s'excluant pas nécessairement) de projets de textes sur l'utilisation de clauses qui dérogeaient aux dispositions de la Convention.

71. Il était souligné dans les deux rapports que l'inclusion dans les connaissements de clauses frappées de nullité constituait pour les propriétaires de marchandises une source d'incertitude quant à leurs droits et obligations. Leur élimination, estimait-on, "serait une bonne chose pour le commerce, car : a) elles induisent en erreur les chargeurs et peuvent leur faire abandonner des réclamations parfaitement valables; b) elles servent de prétexte pour différer le règlement

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4.*

de réclamations qui pourraient être rapidement réglées; et c) elles sont des occasions de procès inutiles”⁵².

72. Les rapports indiquaient quatre solutions possibles au problème des clauses frappées de nullité; ces solutions sont examinées ci-après.

73. La première consistait à formuler les dispositions obligatoires de la Convention de manière aussi claire et explicite que possible. L'attention était appelée à cet égard sur le paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, qui visait à réglementer l'utilisation des clauses frappées de nullité. Le texte de cet article est le suivant :

“Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.”

Les rapports notaient que, tel qu'il était rédigé, le paragraphe 8 de l'article 3 n'était pas satisfaisant étant donné qu'il : a) concernait uniquement les dispositions de la Convention relatives à la “responsabilité”, b) ne précisait pas quels étaient ses effets sur les clauses qui n'étaient valides que dans certains cas et pas dans d'autres, et c) ne précisait pas les effets de la nullité d'une clause sur le reste du contrat de transport.

74. Pour remédier à ces insuffisances du paragraphe 8 de l'article 3, le Secrétaire général a proposé, dans son troisième rapport, un projet de dispositions (projet de disposition A, par. 5) qui : 1) exigeait que le contrat de transport ou le connaissement soit conforme à toutes les dispositions de la Convention, 2) prévoyait qu'une clause ou stipulation n'était nulle que dans la mesure où elle dérogeait aux dispositions de la Convention, et 3) limitait expressément la nullité à la clause elle-même. Le paragraphe 2 du projet de proposition reprenait en substance le paragraphe 1 de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924, qui autorise le transporteur à augmenter, par voie de contrat, ses responsabilités telles qu'elles sont prévues dans la Convention.

75. Dans les rapports susmentionnés, le Secrétaire général a aussi examiné la suggestion tendant à ce qu'il soit précisé dans le texte même de la Convention que certains types de clauses sont frappés de nullité. À cet égard, il a appelé l'attention sur la dernière phrase du paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, qui interdit expressément les clauses cédant “le bénéfice de l'assurance”. Mais, a-t-il souligné, cette solution présentait des difficultés en ce que : 1) certaines clauses étaient frappées de nullité seulement dans certains cas et pas dans d'autres, et 2) si certaines clauses étaient expressément désignées comme étant frappées de nullité, elles pourraient être rédigées de manière différente bien que les buts recherchés soient les mêmes.

76. La troisième solution consistait à prévoir des sanctions pénalisant l'utilisation de clauses frappées de nullité. Dans son troisième rapport, le Secrétaire général proposait deux projets de proposition. Selon la première variante [projet de proposition B 1], par. 14], le bénéfice des limitations de responsabilité prévues par la Convention ne serait pas applicable au transporteur s'il fait valoir dans une procédure judiciaire ou arbitrale une clause qui est manifestement nulle. Selon la deuxième variante [projet de proposition B 2], par. 17], le transporteur serait responsable de tous frais et dommages (tels que les frais de procédure) résultant de l'inclusion d'une clause frappée de nullité.

77. La quatrième solution consistait à ce que la Convention prévoie l'inclusion obligatoire, dans le contrat de transport, d'une stipulation appelant l'attention sur les clauses frappées de nullité. Dans son troisième rapport, le Secrétaire général formulait un projet de proposition (projet de proposition C, par. 21), prévoyant que tout connaissement ou contrat de transport devait contenir une mention selon laquelle :

a) le transport était régi par les dispositions de la Convention, et b) toute clause [du connaissement ou du contrat de transport] dérogeant à la Convention était nulle et non avenue. À titre de sanction, le paragraphe 2 du projet de proposition enlevait au transporteur le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la Convention lorsque le contrat de transport ou le connaissement ne portait pas la mention exigée. Il était indiqué dans le rapport qu'une solution analogue avait été adoptée dans la Convention de Varsovie (transport aérien) et dans la Convention CMR (transport par route).

B. — EXAMEN DE LA QUESTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

78. Le Groupe de travail a examiné les problèmes posés par l'insertion dans les connaissements de clauses frappées de nullité et il a examiné les solutions offertes par les projets de proposition. Un certain nombre de représentants ont souligné que ces propositions se complétaient et ne s'excluaient pas nécessairement.

79. La majorité des représentants se sont accordés à reconnaître la nécessité d'une disposition générale analogue en substance au projet de proposition A (voir le paragraphe 74 ci-dessus) précisant le statut juridique des clauses incompatibles avec les dispositions de la Convention. En revanche, un représentant a considéré qu'une disposition en ce sens était inutile puisque, de toute façon, les dispositions de la Convention étaient obligatoires.

80. Des suggestions ont été faites tendant à clarifier le libellé du paragraphe 1 du projet de proposition A. En outre, un représentant a proposé de supprimer toute référence à la division des clauses frappées de nullité et du reste du contrat, parce qu'une règle en ce sens serait une source de litiges.

81. Un certain nombre de représentants ont exprimé l'avis que la disposition générale contenue dans le projet de proposition A devait indiquer clairement qu'elle s'appliquait à toutes les clauses du contrat de transport, qu'elles figurent ou non dans le connaissement ou autre document constatant le contrat de

⁵² “Les connaissements”, rapport du secrétariat de la CNUCED, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2), par. 295.

transport. Un représentant a déclaré qu'il craignait que, même en utilisant des termes aussi généraux, il ne demeure possible, au regard des systèmes de Common Law, de conclure des accords collatéraux incompatibles avec les dispositions de la Convention et qui, cependant, ne tombent pas sous le coup de la disposition.

82. On a exprimé l'avis que la portée du projet de disposition A était trop large car il s'appliquait à toutes les dispositions de la Convention, sans laisser, dans le cadre de la Convention, un certain degré de liberté contractuelle dans les domaines qui n'étaient pas régis de façon impérative. Un autre représentant a déclaré que le domaine d'application de la Convention devait rester souple pour permettre aux parties de modifier, dans certaines circonstances, l'incidence du poids de la responsabilité.

83. La plupart des représentants ont appuyé le paragraphe 2 du projet de disposition A validant les clauses qui augmentaient la responsabilité ou les obligations du transporteur. Deux représentants ont dit qu'ils doutaient qu'il soit nécessaire d'exiger que les clauses accroissant les obligations du transporteur soient constatées dans un document.

84. Quelques représentants qui étaient en faveur de la disposition générale figurant dans le projet de proposition A ont également préconisé de compléter cette disposition de base par une liste non exhaustive de clauses frappées de nullité.

85. Quant à la prévision d'une sanction tendant à décourager l'emploi par les transporteurs de clauses frappées de nullité [projets de propositions B 1), B 2) et C], la majorité des représentants estimaient qu'il fallait prévoir une sanction, mais aucun consensus bien défini ne s'est dégagé quant à la forme que devait prendre cette sanction.

86. D'aucuns ont appuyé une sanction qui consisterait à supprimer la limite de responsabilité prévue par la Convention (projet de proposition B 1). Toutefois, la plupart des représentants ont été d'avis que cette sanction était excessive. On a fait observer que cette sanction ne s'appliquait que dans le cas où le transporteur faisait valoir une clause qui était "clairement" incompatible avec la Convention; néanmoins, la plupart des représentants ont estimé qu'il serait difficile de déterminer les clauses qui étaient "clairement" frappées de nullité.

87. La majorité des représentants qui approuvaient que l'insertion de clauses frappées de nullité fasse l'objet d'une sanction étaient en faveur de la formule adoptée dans le projet de proposition B 2) qui rendait le transporteur responsable de tous les frais, pertes et dommages causés par une telle clause. Cependant, un représentant s'est prononcé contre cette variante qui permettrait de mettre les frais à la charge de la partie perdante dans une action en justice, ce qui était incompatible avec la législation de son pays. Un autre représentant, qui était opposé au principe des sanctions, a exprimé une réserve analogue à l'encontre de cette solution particulière, parce que la question des frais de procédure devait être régie par les règles nationales.

88. Plusieurs représentants se sont prononcés contre les solutions offertes et par le projet de proposition B 1) et par le projet de proposition B 2), faisant

valoir que ces dispositions étaient inutiles et pouvaient conduire à des résultats arbitraires.

89. La majorité des membres du Groupe de travail se sont prononcés pour la présence dans le contrat de transport d'une stipulation telle que celle qui était prévue par le projet de proposition C (voir par. 77 ci-dessus). En revanche, la sanction de l'absence de cette stipulation dans le contrat de transport par la suppression de la limite de responsabilité du transporteur n'a recueilli qu'un faible appui.

90. La majorité des représentants ont été d'avis qu'une sanction était nécessaire. Plusieurs représentants ont indiqué que le projet de proposition C pourrait être fusionné avec une sanction telle que celle qui était prévue par le projet de proposition B 2) [voir les paragraphes 76 et 87 ci-dessus]. Un représentant a noté que si cette dernière solution n'était pas adoptée, la question de la sanction à appliquer en cas d'omission de la stipulation requise devrait être réglée selon le droit national. Se prononçant pour une sanction telle que celle qui était prévue par le projet de proposition B 2) plutôt que pour celle prévue à l'origine par le projet de proposition C, plusieurs représentants ont signalé que le fait de sanctionner dans tous les cas l'absence de la stipulation requise par la suppression de la limite de responsabilité du transporteur avait créé des complications dans le cas de la Convention de Varsovie (transport aérien) et que cette sanction avait été abandonnée lors de la dernière révision dans cette convention des règles sur le transport des passagers. Quelques-uns de ces représentants ont fait observer que la sanction proposée dans le projet de proposition B 2) était analogue à celle qui avait été adoptée dans la Convention sur le transport par route (CMR).

91. Quelques représentants se sont prononcés contre toute disposition exigeant la présence d'une mention expresse dans le connaissement ou autre document. On a fait valoir que cette exigence serait incompatible avec la tendance qui consistait à réduire les frais en utilisant moins de documents dans les transports internationaux.

92. Un représentant a estimé que cette disposition devait être subordonnée à l'émission d'un document pouvant contenir la mention requise. Deux représentants ont cependant été d'avis qu'il était inutile de faire cette réserve car, si aucun document n'était émis, le problème de l'inclusion d'une clause frappée de nullité ne se posait pas. Ces représentants ont répondu à une question concernant la langue dans laquelle la stipulation exigée devait être faite en disant qu'elle devait l'être dans la langue dans laquelle le reste du document était rédigé.

93. Un consensus général s'est dégagé au sein du Groupe de travail tendant à ce que le Groupe de rédaction rédige des dispositions sur les clauses frappées de nullité en s'inspirant des principes approuvés par le Groupe de travail.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

94. A l'issue des débats du Groupe de travail, la question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction, dans lequel des amendements ont été apportés par le Groupe de travail

au texte des projets de disposition proposés⁵³, est reproduit ci-après :

QUATRIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ

a) Compte tenu des opinions exprimées par les membres du Groupe de travail, le Groupe de rédaction a examiné une révision de la Convention actuelle afin de traiter plus efficacement du problème des clauses frappées de nullité dans les contrats de transport. Sur la base de ces opinions, le Groupe de rédaction recommande le texte suivant :

1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissance ou tout autre document constatant le contrat de transport, est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissance ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente Convention, et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle.

4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire.

⁵³ Les amendements apportés par le Groupe de travail sont les suivants : a) Le mot "that" a été inséré après "extent" dans la première phrase du paragraphe 1 (sans objet en français); b) les mots "directement ou indirectement" ont été insérés après "déroge", dans la première phrase du paragraphe 1; c) les mots "ou toute autre clause similaire" ont été insérés après le mot "marchandises" et les mots "considérée comme dérogeant aux dispositions de la présente Convention" ont été remplacés par le mot "nulle", dans la troisième phrase du paragraphe 1.

Au cours de l'examen de ce rapport par le Groupe de travail, les additions et modifications suivantes ont été apportées à la demande du Président du Groupe de rédaction : a) les notes 4 et 5 ont été ajoutées aux notes relatives aux projets de dispositions proposés, et b) dans le paragraphe 3 du projet de dispositions proposé, on a supprimé les deux points après les mots "selon laquelle" et les guillemets entre lesquels était placé le reste de la phrase.

Notes concernant les projets de dispositions proposés :

b) L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

1. Un représentant a émis l'avis qu'il conviendrait d'insérer après le paragraphe 1 un paragraphe distinct contenant une liste non exhaustive de caractéristiques communes aux divers types de clauses frappées de nullité.

2. Quelques représentants qui s'opposaient au paragraphe 3 du projet de texte ci-dessus ont estimé qu'il devrait être placé entre crochets pour indiquer qu'il devrait y avoir une nouvelle discussion sur ce point. Un représentant a déclaré que cette disposition n'allait pas assez loin car elle n'imposait pas l'insertion dans le connaissance ou dans tout autre document écrit constatant le contrat de transport des règles de fond de la Convention. Un autre représentant était d'avis qu'il conviendrait d'insérer après le mot "Convention" les mots "ou de toute autre législation nationale fondée sur la présente Convention".

3. Pour ce qui est du paragraphe 4, un représentant a déclaré qu'il conviendrait d'insérer dans la deuxième phrase du paragraphe, après le mot "frais" les mots "y compris les honoraires d'avocat".

4. Les projets de dispositions proposés sont destinés à remplacer les articles 2, 3, 8), et 5, 1), de la Convention de Bruxelles de 1924.

5. Compte tenu des projets de dispositions proposés, le Groupe de travail voudra peut-être supprimer le paragraphe 5 de l'article A dans la partie J de la Compilation.

D. — EXAMEN DE LA QUATRIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

95. Le Groupe de travail a examiné et approuvé la partie du rapport du Groupe de rédaction reproduite ci-dessus, y compris les projets de dispositions proposés⁵⁴. Les observations et réserves suivantes ont été faites au sujet du rapport :

a) Un représentant s'est opposé à l'inclusion des mots "directement ou indirectement" après le mot "déroge", dans la première phrase du paragraphe 1.

b) Quelques représentants se sont opposés à l'introduction d'une disposition prévoyant une sanction car ils considéraient que cette disposition n'était pas nécessaire et que, telle qu'elle était libellée, elle ne prévoyait pas en fait de sanction.

V. — Transport de marchandises en pontée

A. — INTRODUCTION

96. Le Secrétariat a rédigé un document de travail résumant l'examen de cette question à la troisième session par le Groupe de travail et les mesures prises par lui à ce sujet⁵⁵. On a fait observer que la définition de "marchandises" (art. 1, c) de la Convention de 1924) avait été modifiée de façon à ne pas exclure le transport

⁵⁴ Voir plus haut, note 53.

⁵⁵ A/CN.9/WG.III/WP.14; rapport sur la troisième session (A/CN.9/63), par. 23 à 29; Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

de marchandises en pontée du champ d'application de la Convention⁵⁶. On a aussi attiré l'attention sur deux propositions présentées à la troisième session sur lesquelles aucune décision n'avait encore été prise⁵⁷.

97. Aux termes de la proposition A en question, le transporteur serait dégagé de la responsabilité des risques inhérents au transport de marchandises en pontée lorsque le contrat de transport autorise le transport sous cette forme.

98. La proposition B en question incorporait les principes régissant le transport non autorisé en pontée que le Groupe de rédaction avait recommandé lors de la troisième session du Groupe de travail⁵⁸. Les principales dispositions en étaient les suivantes : 1) le transport en pontée n'est autorisé que conformément à un accord avec le chargeur aux usages ou aux exigences des règlements en vigueur; 2) si l'accord passé avec le chargeur ne figure pas dans le connaissement, le transporteur a la charge de prouver qu'un tel accord a été conclu et, en outre, il n'est pas admis à invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui aura acquis le connaissement de bonne foi; 3) lorsque des marchandises sont transportées en pontée sans l'accord du chargeur ou sans que cela soit conforme aux usages ou aux règlements en vigueur, le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises qui résultent du transport en pontée (les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité du transporteur étant applicables sauf en cas de dol de ce dernier).

B. — EXAMEN DE LA QUESTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

99. Tous les représentants qui ont présenté des observations au sujet de la proposition A ci-dessus ont déclaré qu'une disposition qui exonère le transporteur de responsabilité pour les risques inhérents au transport de marchandises en pontée était inutile compte tenu de la règle fondamentale révisée sur la responsabilité du transporteur. Le Groupe de travail a donc décidé de ne pas adopter cette proposition.

100. La majorité des représentants s'est prononcée en faveur de la proposition B ci-dessus. La plupart ont déclaré que cette proposition devrait être complétée par une règle stipulant que le transport de marchandises en pontée en violation d'un accord formel de les transporter autrement sera traité comme constituant un dol auquel les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité ne seraient pas applicables⁵⁹. Toutefois, ces représentants ont déclaré que, dans les autres cas de transport non autorisé en pontée, les règles sur la limitation de la responsabilité demeureraient applicables.

101. Plusieurs représentants ont déclaré que tout transport non autorisé en pontée constituait en fait un dol et que, par conséquent, dans tous les cas de ce genre, le transporteur ne devrait pas pouvoir invoquer les dispositions limitant sa responsabilité. Certains de ces représentants ont souligné qu'il était important de prévoir une responsabilité illimitée dans tous les cas de

transport non autorisé en pontée, car les assurances ne couvriraient en général totalement que les marchandises en cale, d'où il résultait qu'en cas de transport non autorisé en pontée le chargeur ou le bénéficiaire perdrait le bénéfice de l'assurance des marchandises. Cela était encore moins justifié lorsque le chargeur ou le consignataire avait contracté l'assurance en stipulant clairement que les marchandises seraient transportées en cale mais s'apercevait avec stupeur qu'elles étaient transportées en pontée et qu'il n'était pas assuré.

102. Un représentant a préconisé une règle tenant le transporteur pour absolument responsable, avec ou sans faute de sa part, pour toute perte ou dommage de marchandises transportées en pontée sans autorisation.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

103. Après de débat au Groupe de travail, la question du transport des marchandises en pontée a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction, y compris un projet de disposition concernant le transport des marchandises en pontée auquel une petite modification a été apportée par le Groupe de travail⁶⁰, se lit comme suit :

CINQUIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : MARCHANDISES EN PONTÉE

Le Groupe de rédaction a examiné la question de l'addition à la Convention de Bruxelles d'une disposition concernant le transport de marchandises en pontée. Un projet de disposition a été mis au point en tenant compte des vues exprimées au cours de l'examen de cette question au Groupe de travail.

Le Groupe de rédaction recommande :

a) La disposition ci-après relative au transport de marchandises en pontée :

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, [conformément aux usages] ou conformément aux règlements en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport. En l'absence d'une telle mention le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles [. . .]⁶¹, de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est

⁵⁶ Partie A de la Compilation.

⁵⁷ A/CN.9/WG.III/WP.14, par. 5 et 13.

⁵⁸ *Ibid.*, par. 11.

⁵⁹ Rapport sur la cinquième session, par. 26, 2); Compilation, partie J, art. c (dommages résultant d'un dol).

⁶⁰ Au paragraphe 1, les mots "conformément aux usages" ont été placés entre crochets.

⁶¹ Il est renvoyé aux dispositions sur la limitation de la responsabilité qui se trouvent aux articles A et C de la partie J de la Compilation.

pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissance.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un dol et soumis aux dispositions de l'article [. . .]⁶².

b) Que le projet de disposition ci-dessus remplace le projet de disposition figurant dans la partie C de la Compilation.

Note concernant le projet de disposition proposé

En ce qui concerne le paragraphe 3, certains représentants ont estimé qu'il devrait être supprimé.

D. — EXAMEN DE LA CINQUIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

104. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction⁶³ et l'a approuvée, y compris le projet de disposition proposé.

105. Les observations et réserves ci-après ont été formulées par des représentants au Groupe de travail lors de l'examen du rapport du Groupe de rédaction sur le transport de marchandises en pontée :

a) La majorité des représentants ont critiqué le membre de phrase "conformément aux usages" pour diverses raisons. Certains ont fait valoir que cette expression était ambiguë. D'autres représentants ont déclaré qu'il était difficile de déterminer les usages qui peuvent varier de région à région et même de port à port. Un représentant a réservé sa position au sujet de ce membre de phrase et un autre s'est déclaré opposé à toute mention de la "coutume" ou des "usages". On a reconnu que la question demandait à être étudiée et examinée plus à fond; par conséquent, dans la paragraphe 1 du projet de disposition, cette expression a été placée entre crochets.

b) Plusieurs représentants ont suggéré que le paragraphe 2 du projet de disposition sur le transport de marchandises en pontée soit modifié de façon à exiger que le connaissance ou tout autre document faisant la preuve de contrat de transport indique clairement que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, que le transporteur soit autorisé à transporter les marchandises en pontée en vertu d'un accord avec le chargeur, ou conformément aux usages ou aux règlements en vigueur. Ces représentants ont proposé le libellé ci-après pour remplacer les paragraphes 2, 3 et 4 recommandés par le Groupe de rédaction :

"2. Dans tous les cas mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, le transporteur en fera mention au connaissance ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir son droit au transport en pontée mentionné au paragraphe 1; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer

un tel droit à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissance.

"3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles [. . .]⁶⁴, de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer le droit au transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissance.

"4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement aux dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus sera considéré comme un dol et soumis à la disposition de l'article [. . .]⁶⁵."

c) Le Groupe de travail a pris note des observations et du projet de proposition contenus dans l'alinéa b ci-dessus et a décidé d'examiner cette proposition à sa prochaine session.

d) Un représentant a proposé de supprimer les paragraphes 2 et 3 recommandés par le Groupe de rédaction et un autre représentant a suggéré de les placer entre crochets.

e) Un des représentants mentionnés à l'alinéa b ci-dessus a réservé sa position en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 sous la forme recommandée par le Groupe de rédaction, pour le motif que ces dispositions ne protègent pas suffisamment le chargeur ou le consignataire. Ce représentant a déclaré que si un chargeur n'informe pas l'assureur que les marchandises sont transportées en pontée, l'assurance peut ne pas couvrir des marchandises ainsi transportées. En outre, si le chargeur ignore que les marchandises seront transportées en pontée, il peut ne pas emballer les marchandises de la manière qui convient pour un transport de ce genre. Pour ces raisons, le transport en pontée ne devrait être autorisé qu'en vertu d'un accord exprès. De plus, si le transporteur transporte illicitement les marchandises en pontée, il doit être pleinement responsable de toute perte ou dommage subi par les marchandises et résultant d'autres formes de négligence, et pas seulement de la perte ou dommage résultant du transport en pontée.

VI. — Transport d'animaux vivants

A. — INTRODUCTION

106. La Convention de Bruxelles de 1924 exclut les "animaux vivants" de la définition des "marchandises" à l'alinéa c de l'article premier, si bien que le transport d'animaux vivants reste en dehors du champ d'application de la Convention. A sa troisième session (1972), le Groupe de travail avait examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'inclure le transport d'animaux vivants dans le champ d'application de la Convention. Toutefois, à ladite session, il n'y avait pas eu d'accord sur la

⁶² Il est renvoyé aux dispositions sur la limitation de la responsabilité qui se trouvent dans les articles A et C de la partie J de la Compilation.

⁶³ Il est renvoyé à la disposition sur la limitation de la responsabilité en cas de dol qui se trouve à l'article C de la partie J de la Compilation.

⁶⁴ Voir plus haut, note 60.

⁶⁵ Il est renvoyé à la disposition sur la limitation de la responsabilité en cas de dol qui se trouve à l'article C de la partie J de la Compilation.

façon d'aborder le problème et le Groupe avait décidé de demander à l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) de faire une étude sur la question⁶⁶. Une étude faite par l'UNIDROIT comme suite à cette demande a été examinée à la présente session du Groupe de travail⁶⁷.

107. L'étude de l'UNIDROIT sur le transport des animaux vivants proposait trois solutions possibles : la proposition I consistait à inclure le transport des animaux vivants dans le champ d'application de la Convention. En raison, cependant, des risques inhérents à ce transport, il était proposé d'ajouter au paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention une clause ainsi conçue :

"Toutefois, en ce qui concerne les transports d'animaux vivants, seront autorisés dans le contrat de transport tous accords, conventions ou clauses relatifs à la responsabilité du transporteur et à l'indemnité de réparation du dommage qui résultent des risques particuliers à ces transports."

108. La proposition II consistait également à inclure les animaux vivants dans le champ d'application de la Convention, mais en dégageant le transporteur de sa responsabilité pour les risques particuliers inhérents au transport de ces animaux. Il incomberait au transporteur de prouver que la perte ou le dommage résultait de ce risque inhérent. Cette proposition est ainsi conçue :

"En ce qui concerne les animaux vivants, le transporteur sera dégagé de sa responsabilité lorsque la perte ou le dommage résulte du risque particulier inhérent au transport de ces animaux. Lorsque le transporteur prouve que la perte ou le dommage pouvait, eu égard aux circonstances de fait, résulter de ce risque, il y aura présomption que la perte ou le dommage en résulte, sauf preuve contraire que ce risque n'en a pas été la cause totale ou partielle. Le transporteur devra, en outre, fournir la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données."

109. La proposition III présuppose elle aussi l'inclusion des animaux vivants dans le champ d'application de la Convention. Contrairement aux autres propositions, elle place le transport d'animaux vivants dans les limites des règles générales de responsabilité établies par la Convention. Toutefois, aux termes de la proposition III, on ajouterait au paragraphe 6 de l'article 4 des Règles de La Haye un paragraphe portant sur l'obligation faite au chargeur de signaler au transporteur la nature du danger que peut présenter le transport d'animaux particuliers et sur les mesures que le transporteur peut prendre si ces animaux deviennent un danger. Ce paragraphe se lirait comme suit :

"Le chargeur qui remet au transporteur des animaux vivants doit, avant la prise en charge de ceux-ci par le transporteur, signaler à celui-ci la nature exacte du danger qu'ils peuvent présenter et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre. Si ces

animaux devenaient un danger pour le navire et la cargaison, ils pourraient, à tout moment avant déchargement, être débarqués à tout endroit ou rendus inoffensifs ou abattus, sans responsabilité du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu, à condition qu'il prouve avoir pris en vain toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées dans le cas d'espèce."

B. — EXAMEN DE LA QUESTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

110. Les membres du Groupe de travail ont en général approuvé l'inclusion du transport d'animaux vivants dans le champ d'application de la Convention. Il a été souligné que les règles générales de la Convention relatives à la responsabilité devraient s'appliquer aux animaux vivants, étant donné que le transport d'animaux vivants était tout simplement un type particulier de transport de marchandises. Un représentant a déclaré aussi que le transport d'animaux vivants, comme celui de certains fruits et légumes, nécessitait une ventilation adéquate et exigeait aussi que les chargeurs donnent au transporteur des instructions précises sur la manière de prendre soin de la cargaison. D'autres représentants ont fait observer qu'en rendant les transporteurs responsables au titre de la Convention, en cas de transport d'animaux vivants, on les encouragerait à traiter décemment lesdits animaux.

111. Deux représentants se sont prononcés contre l'application au transport d'animaux vivants des règles de la Convention relatives à la responsabilité. A l'appui de cette position, un représentant a déclaré que l'étude de l'UNIDROIT ne démontrait pas, à son avis, que des chargeurs avaient pu subir des pertes indues du fait que le transport d'animaux vivants était exclu de la Convention; au contraire, une responsabilité accrue dans ce domaine entraînerait une hausse des taux de fret. Un observateur a souligné que, dans la pratique actuelle en matière d'assurance, les dommages causés aux animaux vivants ne pouvaient être intégralement couverts par l'assurance de la même manière que les dommages causés aux autres cargaisons.

112. Les membres du Groupe de travail ont en majorité approuvé la méthode préconisée dans la proposition II (énoncée plus haut au paragraphe 108). En vertu de cette proposition, le transport des animaux vivants serait placé dans le champ d'application de la Convention, mais le transporteur serait dégagé de sa responsabilité pour les risques particuliers inhérents à ce transport s'il peut prouver que la perte ou le dommage a résulté d'un tel risque. Certains tenants de cette proposition ont fait observer que les animaux vivants constituaient une cargaison d'un type spécial et qu'il fallait par conséquent une disposition spéciale traitant de la question. Deux représentants, qui ont déclaré être en mesure d'appuyer le principal objectif de la proposition II, ont indiqué que leur appui était conditionné par une modification de la règle proposée en ce qui concerne la charge de la preuve. Ils ont suggéré que cette règle stipule que le transporteur ne serait responsable qu'au cas où le demandeur prouverait que la perte ou le dommage causé aux animaux vivants résulte d'une faute du transporteur.

⁶⁶ A/CN.9/63, par. 30 et 34; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

⁶⁷ A/CN.9/WG.III/WP.11; reproduite ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 3.

113. Quelques représentants ont manifesté une préférence pour la proposition III (voir plus haut, par. 109), qui placerait le transport d'animaux vivants dans le champ d'application de la Convention sans aucune réserve concernant les risques particuliers, mais à condition d'ajouter à la Convention une disposition sur les risques relatifs au transport d'animaux vivants. Un représentant qui approuvait l'objectif fondamental de la proposition III a souligné que, si le transport d'animaux vivants pouvait soulever des problèmes particuliers, il n'y avait cependant aucune raison justifiant un traitement spécial quelconque pour ce type de cargaison. Les transporteurs devraient être au courant des tendances générales des animaux et les chargeurs devraient être simplement tenus d'informer le transporteur des propensions particulières d'une cargaison d'animaux vivants; la disposition proposée en ce qui concerne la notification du risque était ambiguë en ce qu'elle exigeait du chargeur qu'il indique la nature exacte du risque.

114. Deux représentants se sont prononcés en faveur de la proposition I (voir plus haut, par. 107) qui, à leur avis, placerait le transport d'animaux vivants dans le champ d'application de la Convention sous la seule réserve de clauses de dérogation raisonnables. A l'appui de ce point de vue, il a été déclaré que les animaux sont sensibles et réagissent de manières différentes à des variations climatiques et à d'autres phénomènes physiques. En revanche, d'autres représentants ont déclaré que la proposition I ne les satisfaisait pas parce qu'elle permettrait aux parties de déroger aux règles générales de la Convention relatives à la responsabilité.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

115. Après discussion au sein du Groupe de travail, la question a été renvoyée au Groupe de rédaction, étant entendu que, s'il se révélait impossible d'aboutir à un consensus sur un projet de texte unique, il y aurait lieu de préparer des variantes fondées sur les deux propositions qui avaient reçu le plus large appui au Groupe de travail (propositions II et III). Le Groupe de rédaction s'est mis d'accord pour une définition révisée du terme "marchandises" en remplacement du paragraphe c de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924. Le Groupe de rédaction est également convenu d'ajouter une règle relative aux risques spéciaux du transport d'animaux vivants et il a fait plusieurs observations qui ont été consignées dans son rapport au Groupe de travail. Ce rapport, contenant les projets de dispositions en question, se lisait comme suit⁶⁸ :

⁶⁸ Le rapport du Groupe de rédaction est reproduit tel qu'il a été modifié par le Groupe de travail. Le Groupe de travail a apporté les modifications ci-après aux projets de textes : a) au paragraphe 1, les mots venant après "Marchandises", c'est-à-dire "s'entend des biens de toute nature, y compris les animaux vivants", ont été modifiés comme indiqué dans le texte ci-dessus; b) au paragraphe 2, la première phrase du texte anglais se terminera par les mots "results from any special risks inherent in that kind of carriage" au lieu de "results from the special risks inherent in the carriage of animals"; c) dans la deuxième phrase du paragraphe 2 du texte anglais, les mots "loss or damage" sont remplacés, aux trois endroits où ils figuraient, par les mots "loss, damage or delay in delivery."

SIXIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS

a) Se fondant sur les opinions exprimées par des membres du Groupe de travail, le Groupe de rédaction a examiné l'extension de l'application de la Convention au transport d'animaux vivants par mer et il a recommandé les projets de textes ci-après :

1. DÉFINITION DES MARCHANDISES (destinée à remplacer la partie A de la Compilation) : "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, y compris les animaux vivants.

2. RÈGLE CONCERNANT LES RISQUES PARTICULIERS DU TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS (destinée à devenir le paragraphe 4 de la partie D de la Compilation, le paragraphe 3 actuel de la partie D devenant le paragraphe 5)* :

"En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur, et que, selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou agents."

Notes concernant les projets de dispositions proposés

b) L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

1. Quelques représentants se sont opposés à l'introduction d'une clause sur les risques particuliers du transport des animaux vivants. Ces représentants ont déclaré que les animaux vivants devaient être considérés comme n'importe quel autre chargement et que la règle fondamentale de la responsabilité du transporteur devait s'appliquer au transport des animaux vivants.

2. Deux représentants ont proposé que la deuxième phrase de la clause sur les risques particuliers du transport des animaux vivants commence de la manière suivante :

"Lorsque le transporteur établit qu'il a pris toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, et qu'il s'est conformé aux instructions . . ."

3. Plusieurs représentants ont proposé d'étendre l'application du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention actuelle au transport des animaux qui sont naturellement dangereux ou peuvent le devenir en cours de voyage. Un représentant a accepté de présenter ultérieurement au Groupe de rédaction un projet de texte modifiant en ce sens le paragraphe 6 de l'article 4.

* Il est à noter qu'à la session considérée le Groupe de travail n'a pas pris de décision au sujet d'un nouveau paragraphe 3 de la partie D de la Compilation. Cette lacune pourrait être comblée par le projet de disposition relatif au "retard à la livraison; perte de marchandises" (voir par. 26 ci-dessus), à insérer en tant que paragraphe 3.

D. — EXAMEN DE LA SIXIÈME PARTIE DU RAPPORT
DU GROUPE DE RÉDACTION

116. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction⁶⁹. Le rapport du Groupe de rédaction, y compris le projet de texte, a été approuvé par le Groupe de travail.

117. Les observations et réservations qui suivent ont été faites au sujet de ces projets de dispositions :

a) Un représentant s'est prononcé en faveur du maintien de la définition des marchandises qui figurait initialement dans le rapport du Groupe de rédaction, à savoir :

"Marchandises" s'entend des biens de toute nature, y compris les animaux vivants."

b) Plusieurs représentants qui se sont prononcés contre le paragraphe 2 du projet de texte proposé ont déclaré que ce paragraphe devrait être placé entre crochets. Certains d'entre eux ont suggéré que la notion de "risques particuliers inhérents" soit soumise à plus ample étude. Ces représentants ont craint que les mots "risques particuliers inhérents" ne donnent lieu à des difficultés d'interprétation.

c) Un représentant a réservé sa position en ce qui concerne le paragraphe 2.

d) Plusieurs représentants ont indiqué qu'il serait souhaitable que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international demande à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) de préparer un manuel concernant le transport d'animaux vivants par mer. Plusieurs autres représentants se sont prononcés contre cette suggestion, certains en faisant valoir que la question devrait être examinée par l'OMCI sur l'initiative de ses propres membres. L'observateur de l'OMCI a déclaré qu'il rendrait compte à son organisation des observations exposées ci-dessus.

e) Un représentant a proposé d'amender la deuxième phrase du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 en ajoutant les mots "ou animaux vivants" entre les mots "embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur" et "devenait un danger". Cette suggestion visait à étendre le champ d'application dudit article au transport d'animaux vivants. Un autre représentant a appuyé en principe cette proposition, mais il a suggéré qu'elle soit examinée à une session ultérieure du Groupe de travail. Il a également estimé que le Groupe de travail pourrait alors juger bon de modifier le paragraphe 6 de l'article 4 pour stipuler que toutes les mesures prises par le transporteur en vue de protéger le navire ou sa cargaison devraient être proportionnées au risque que représente la cargaison en cause.

VII. — Définition de "transporteur",
"transporteur contractant" et "transporteur réel"

A. — INTRODUCTION

118. Les règles de la Convention de Bruxelles de 1924 et les règles révisées approuvées par le Groupe de travail, stipulent la responsabilité du "transporteur"

leur"⁷⁰. Ce terme est défini à l'article 107 de la Convention de Bruxelles comme suit :

"Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur."

119. Le deuxième rapport du Secrétaire général soumis au Groupe de travail pour examen à sa cinquième session (1973) mentionnait certains des problèmes que pose la Convention de Bruxelles lorsque le chargeur conclut un contrat avec un transporteur (le "transporteur contractant") et que ce transporteur s'arrange pour faire transporter les marchandises par un autre transporteur (le "transporteur réel")⁷¹. A propos de la situation ci-dessus, il était nécessaire aussi de tenir compte des mesures prises par le Groupe de travail à sa cinquième session (1973) sur la question du transbordement. A cette session, le Groupe de travail a approuvé la disposition suivante⁷² :

"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 effectif."

Le rapport du Groupe de rédaction, qui avait soumis la disposition ci-dessus au Groupe de travail, comportait les notes ci-après à ce sujet :

"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.

⁷⁰ Voir les règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur approuvées par le Groupe de travail (remplaçant les articles 3, 1) et 2), 4, 1) et 2), de la Convention de Bruxelles de 1924). Compilation, partie D.

⁷¹ Deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1, cinquième partie (B); *Annuaire de la CNUDCI*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4). Cette partie du rapport traite surtout de problèmes résultant d'un manque d'identification nette dans le connaissance du transporteur "réel". Pour ce qui est du problème plus vaste de la substitution d'exécution par un deuxième transporteur, voir le rapport ci-dessus, deuxième partie: Transbordement.

⁷² Rapport sur la cinquième session (A/CN.9/76, par. 38; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5). Pour ce qui est d'un projet d'article E, voir *ibid.*, par. 41 à 44. Ces dispositions figurent dans la Compilation, première partie.

⁶⁹ Voir la note 68.

"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."

120. A la cinquième session, le débat sur les dispositions ci-dessus avait été axé sur la situation qui se produit quand le transporteur "contractant" s'arrange pour remettre les marchandises à un deuxième transporteur ("réel") à un point intermédiaire entre le port de chargement et le port de déchargement⁷³. Toutefois, on a noté que le problème n'était pas analytiquement différent du cas où le transporteur "contractant" se fait remplacer dans le transport par un autre transporteur ("réel") au port de chargement. Cependant, le deuxième rapport du Secrétaire général faisait observer que lorsque la substitution se produit au port de chargement, le problème se complique encore du fait que le seul connaissance remis au chargeur peut porter une inscription déclarant que le connaissance est signé "au nom du capitaine"; un tel connaissance pourrait comporter une clause de "dévolution du navire" ou "d'identité du transporteur" déclarant que le contrat dont le connaissance faisait la preuve était conclu entre le chargeur et le propriétaire (ou le fréteur "coque nue") du navire désigné dans le connaissance, et que la ligne ou compagnie de transport qui émet le connaissance n'encourt aucune responsabilité en vertu du contrat de transport⁷⁴.

121. L'évaluation de telles dispositions dans le connaissance avait été affectée par l'importance donnée au connaissance dans la Convention de Bruxelles de 1924. Cependant, un examen actuel de la question doit tenir compte des mesures prises par le Groupe de travail à sa session actuelle (voir plus haut, partie II du présent rapport), en ce qui concerne le domaine d'application de la Convention "quant aux documents". Par conséquent, au lieu de la disposition de l'article 1, b, de la Convention de Bruxelles selon laquelle "contrat de transport" ne s'applique qu'aux contrats de transport couverts par un connaissance ou tout document similaire, le Groupe de travail a approuvé une disposition (par. 48 et 49 ci-dessus) selon laquelle les dispositions de la présente convention seront applicables à tout contrat prévoyant le transport de marchandises par mer⁷⁵.

B. — EXAMEN DE LA QUESTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

122. Le Groupe de travail a examiné les obligations découlant de la convention qui naîtraient quand un chargeur conclut un contrat avec un transporteur ("transporteur contractant") et que ce dernier s'arrange pour faire transporter les marchandises par un autre ("transporteur réel"). On est généralement convenu que cette question ne soulevait pas seulement des problèmes de rédaction, mais aussi des points de fond : quel trans-

porteur, ou quels transporteurs, devait être responsable aux termes de la convention ?

123. De l'avis de plusieurs représentants, la responsabilité doit incomber au "transporteur contractant" qui ne devrait pas pouvoir éluder cette responsabilité en s'arrangeant pour faire transporter les marchandises par un autre transporteur. Certains de ces représentants ont déclaré que la responsabilité du transporteur "contractant" était suffisante et qu'il n'était pas nécessaire de mettre la responsabilité à charge d'un transporteur "remplaçant" ou "réel".

124. En revanche, certains représentants ont déclaré qu'il devrait être possible de transférer la responsabilité sur le transporteur "réel" — que l'on pourrait définir comme l'exploitant du navire qui effectue le voyage en exécution du contrat de transport. On a suggéré que, tout au moins quand le nom du "transporteur contractant" ne figure pas dans le connaissance, la responsabilité du "transporteur réel" serait suffisante. A l'appui de cette opinion, on a fait observer que le "transporteur contractant" pourrait ne pas être solvable, tandis que le transporteur "réel", en tant que propriétaire et exploitant du navire, offrirait davantage de garanties au chargeur ou consignataire.

125. D'autres représentants ont estimé, eux aussi, que le "transporteur contractant" pourrait ne pas être solvable; toutefois, ils ont fait observer qu'en limitant la responsabilité au transporteur "réel" on pourrait se heurter à des difficultés pratiques analogues, car le propriétaire du navire qui effectuait réellement le transport pourrait être difficile à trouver ou ne pas disposer d'un actif suffisant. Dans des cas de ce genre, le "transporteur contractant" pourrait être la seule personne en mesure de faire face à une réclamation.

126. Ces représentants ont fait observer que la disposition de base approuvée par le Groupe de travail à sa cinquième session en matière de transbordement (art. D, cité plus haut au paragraphe 119) mettait la responsabilité à la charge du transporteur initial (transporteur contractant) et mettait aussi la responsabilité à la charge du transporteur "réel" pour les opérations de transport effectuées par lui⁷⁶. On a suggéré que, avec quelques amendements mineurs⁷⁷, la disposition relative au transbordement pourrait fournir une solution adéquate pour les cas où, au début du transport, le "transporteur contractant" s'arrange pour faire transporter les marchandises par un autre transporteur ("réel").

127. La plupart des représentants ont approuvé l'idée d'adopter cette méthode comme base de travail pour le Groupe de rédaction.

128. On s'est attaché à la révision de la définition du "transporteur" qui figure à l'article 1, a, de la Con-

⁷³ On a fait observer dans le deuxième rapport du Secrétaire général [(A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4), cinquième partie (B)], que cette disposition empêchait le chargeur (ou le consignataire) d'encaisser des deux transporteurs plus que les limites prescrites par la Convention (par. 3) et ne préjudageait pas les droits de recours entre les deux transporteurs (par. 4).

⁷⁷ On a fait observer que la mention dans l'article D 1) de l'exercice par le transporteur "d'une option prévue dans le contrat de transport" rendait difficile l'application de cette disposition aux cas où le transporteur contractant confie à un autre transporteur (réel) la totalité du transport.

⁷³ Rapport sur la cinquième session (*ibid.*, par. 30 b) et 33).

⁷⁴ Deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1; *ibid.*, deuxième partie, IV, 4), cinquième partie (B), par. 5.

⁷⁵ Les exceptions à cette disposition sont indiquées plus haut au paragraphe 48.

vention de Bruxelles et à l'élaboration d'une définition conjointe du "transporteur" et du "transporteur contractant". On a noté qu'il ressortait des réponses à un questionnaire envoyé en 1972 par le Secrétaire général une suggestion tendant à ce que la définition du "transporteur" ne se réfère pas seulement au propriétaire ou affrèteur, mais à "toute autre personne" partie à un contrat de transport; parmi les réponses, on relevait une autre suggestion tendant à ce que la définition comporte l'obligation pour la personne définie comme "transporteur" d'agir "pour son propre compte" en concluant le contrat⁷⁸. Plusieurs représentants ont appuyé les deux suggestions.

129. Plusieurs représentants ont suggéré qu'il était nécessaire d'insérer une disposition précise pour régler le cas (décrit au paragraphe 120 ci-dessus) où le transporteur avec lequel le chargeur est convenu de la délivrance, à ce chargeur, d'un connaissement émet un connaissement qui est signé "au nom du capitaine" d'un autre transporteur (réel), et qui peut aussi contenir une disposition selon laquelle le contrat de transport est conclu uniquement entre le chargeur et le transporteur "réel"⁷⁹. Le problème était de savoir si de telles dispositions pourraient empêcher le transporteur avec lequel le chargeur a traité d'être le "transporteur contractant" et pourraient permettre de le remplacer comme "transporteur contractant" par le deuxième transporteur.

130. De l'avis de la plupart des représentants, le transporteur avec lequel le chargeur avait conclu un contrat de transport devait demeurer le "transporteur contractant" et devrait être responsable aux termes de la Convention du transport jusqu'au port de destination, nonobstant les dispositions du connaissement décrites ci-dessus. Plusieurs propositions de textes ont été soumises à cette fin. Selon l'une, le transporteur contractant devrait être identifié dans le connaissement. Selon une autre, lorsque les marchandises sont prises en charge soit par le transporteur contractant, soit par le transporteur réel, le transporteur contractant devrait, à la demande du chargeur, émettre un connaissement donnant des indications détaillées précises. En vertu de cette proposition, le capitaine du navire transportant les marchandises serait habilité à émettre le connaissement pour le compte du transporteur contractant. La plupart des représentants qui ont pris la parole ont soutenu cette deuxième proposition.

131. Certains représentants ont émis l'avis qu'une approche fondée sur les dispositions en matière de transbordement approuvées à la cinquième session (par. 119 ci-dessus) n'assurerait pas une protection suffisante au consignataire, car, aux termes de l'article D 2), le transporteur réel ne serait responsable que du transport "effectué par lui". On a noté qu'il peut arriver que le transporteur "réel" qui livre les marchandises au consignataire n'aura pas effectué la totalité du transport. Quand les marchandises sont remises au consignataire en mauvais état, il est difficile pour le chargeur ou le consignataire d'établir si les dommages sont survenus pendant le transport effectué par lui, ou à un

stade antérieur. On a noté aussi que même s'il pouvait être établi que les dommages sont survenus à un stade antérieur, le transporteur en cause pourrait être inconnu du consignataire et se trouver loin de lui. On a suggéré que, comme le transporteur contractant, le transporteur "réel" devrait être responsable aussi de la totalité du transport même s'il n'en a effectué qu'une partie. Lorsque le transporteur réel n'a effectué que la dernière partie du transport et que les dommages sont survenus pendant une partie antérieure, le transporteur réel pourrait alors régler la réclamation avec le transporteur antérieur. Ces représentants ont également été d'avis qu'une telle solution serait aussi plus pratique.

132. D'autres représentants ont fait observer que cette question avait été discutée à la cinquième session, et que les règles concernant la responsabilité du transporteur "réel" avaient été adoptées après avoir tenu compte des vues opposées en la matière⁸⁰. La plupart des représentants ont conclu que cette question ne devrait pas être rouverte à cette session du Groupe de travail.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

133. Après le débat au Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction, avec quelques modifications apportées par le Groupe de travail, se lit comme suit⁸¹ :

SEPTIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : DÉFINITION DU TRANSPORTEUR ET DISPOSITIONS CONNEXES

a) En se fondant sur les vues exprimées au Groupe de travail, le Groupe de rédaction a formulé des projets de dispositions sur la définition du transporteur contractuel et substitué, des règles connexes sur la responsabilité et des amendements qui en découlent sur l'émission du connaissement. Le Groupe de rédaction recommande les dispositions ci-après :

[Définition du transporteur]

1. "Transporteur" ou "Transporteur contractuel" signifie toute personne qui, en son nom, conclut un contrat de transport de marchandises par mer avec un chargeur.

2. "Transporteur substitué" signifie toute personne à qui le transporteur contractuel a confié l'exécution de tout ou partie du transport des marchandises.

[Disposition relative à la responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur substitué]

⁸⁰ Rapport sur la cinquième session (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5*), par. 31, 32, 37. Deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1; *ibid.*, deuxième partie, IV, 4), deuxième partie, par. 32, 33, 41, 43).

⁸¹ Les modifications apportées par le Groupe de travail sont les suivantes : a) les mots "de marchandises" ont été ajoutés après le mot "transport" au paragraphe 1 de la définition du transporteur; b) ne concerne pas le texte français; c) pour ce qui est des notes sur les projets de dispositions proposés, une note 7 a été ajoutée; d) la note 5 a été modifiée par l'inclusion d'une mention de l'article E; et e) la note 1 a été complétée par l'adjonction de ce qui suit la première phrase.

⁷⁸ Deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1, *ibid.*), cinquième partie (B), par. 4.

⁷⁹ Le transporteur ainsi désigné (souvent sans identification plus précise) comme étant le seul transporteur aux termes du contrat est souvent le propriétaire d'un navire affrété par le transporteur avec lequel le chargeur a conclu son contrat.

tué; articles D et E de la première partie de la Compilation sous une forme modifiée.]

Article D

1. Lorsque le transporteur contractuel a confié l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci à un transporteur substitué, le transporteur contractuel n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente convention.

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

3. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur contractuel et du transporteur substitué ne peut dépasser les limites précisées dans la présente convention.

4. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué.

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 contractuel (connaissance direct), la responsabilité du transporteur contractuel ainsi que celle du transporteur substitué est déterminée conformément aux dispositions de l'article D.

2. Toutefois, le transporteur contractuel peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte, avarie (ou retard) survenu aux marchandises qui ont été causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué, étant entendu qu'il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte, avarie (ou ledit retard) ont été ainsi causés.]

[Disposition sur l'émission d'un connaissance]

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué, le transporteur contractuel doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissance portant, entre autres, les mentions précisées à l'article [. .]^{81a}.

2. Le connaissance peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur contractuel. Un connaissance signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur contractuel.

b) Le Groupe de rédaction recommande aussi :

- i) Que les projets de dispositions proposés relatifs à la définition du transporteur remplacent l'article 1, a, de la Convention de Bruxelles de 1924 et que cette définition soit placée dans la partie A de la Compilation, qui sera intitulée "Définitions" et qui devrait aussi inclure la définition provisoire du "connaissance" notée plus haut dans la partie II du rapport du Groupe de rédaction.
- ii) Que les projets de dispositions proposés qui modifient les articles D et E de la première

partie de la Compilation remplacent ces articles et que la première partie de la Compilation soit intitulée "Transport par un transporteur substitué, y compris le transbordement et le transport direct".

- iii) Que les projets de dispositions proposés relatifs à l'émission d'un connaissance et aux mentions qui doivent y figurer, qui révisent l'article 3, 3) de la Convention de Bruxelles de 1924, soient insérés dans la Compilation à une place qui sera décidée ultérieurement.

Notes sur les projets de dispositions proposés

c) L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

1. Le Groupe de rédaction a noté qu'il pourrait être souhaitable d'élaborer plus tard une définition du "contrat de transport" à la lumière de décisions ultérieures. A cet égard, certains représentants ont demandé que le Secrétariat établisse une étude sur la notion du contrat de transport et sur les rapports entre le transporteur et le destinataire de marchandises. A cet effet, la définition provisoire suivante a été proposée :

"Le contrat de transport est celui par lequel le transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée d'un port à un autre. En vertu de ce contrat, l'ayant droit à la marchandise peut exercer les droits du chargeur et est soumis à ses obligations."

2. Un représentant a proposé un libellé différent pour la définition du transporteur :

"Par transporteur, on entend toute personne qui conclut en son nom avec un chargeur un contrat de transport de marchandises par mer. Le transporteur est aussi appelé transporteur contractuel lorsqu'il confie l'exécution de tout ou partie du transport de marchandises à un autre transporteur, dit transporteur substitué."

3. A propos de la définition du transporteur, un représentant a posé la question, qui serait examinée à un stade ultérieur, de la nécessité éventuelle d'une définition du mot "personne" pour en étendre le sens aux individus, aux sociétés et aux associations.

4. Un représentant a réservé sa position quant au paragraphe 2 de l'article D, étant donné que, selon lui, toute action introduite par le consignataire contre un transporteur substitué devrait être régie par la loi interne du for.

5. Se référant aux articles D et E, certains représentants ont soulevé la question de savoir si, dans des cas de transbordement et de transport direct, le dernier transporteur substitué devrait être responsable de la totalité du transport même s'il n'a effectué lui-même qu'une partie de ce transport. Le Groupe de rédaction a noté, conformément à la décision prise par le Groupe de travail, que cette question serait examinée à un stade ultérieur lors de la révision des dispositions concernant le transbordement et le transport direct.

6. A propos de l'insertion de dispositions concernant les mentions requises dans le connaissance

^{81a} Il est renvoyé à un article sur les mentions obligatoires d'un connaissance qui sera mis au point ultérieurement.

de la désignation des transporteurs contractuels et substitués et des effets de mentions insuffisantes ou inexacts⁸², on a noté que cette question serait examinée à une session ultérieure.

7. Un représentant s'est prononcé contre les modifications proposées dans le paragraphe 1 de l'article E pour la raison que, selon lui, la définition adoptée du "transporteur substitué" ne convenait manifestement pas à la situation à laquelle s'appliquait l'article E, qui a trait, en fait, à deux transporteurs autonomes.

D. — EXAMEN DE LA SEPTIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

134. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction et a approuvé les projets de dispositions proposés⁸³.

135. En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article D des dispositions relatives à la responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur substitué, un représentant a exprimé l'avis que le projet de disposition ne suffisait pas à déterminer si le propriétaire d'un navire affrété à temps était un "transporteur" au sens d'un contrat de transport conclu entre l'affréteur et un chargeur. Cette question devrait être réglée conformément à la législation nationale en dehors de la Convention. Si le projet de dispositions proposé avait en fait pour objet de rendre le propriétaire d'un navire affrété à temps responsable, en tant que transporteur substitué, en ce qui concerne un contrat de transport entre l'affréteur et un tiers, le représentant en question s'opposerait à une telle solution et réserverait sa position à cet égard. Il a proposé le projet de texte suivant :

1. Par transporteur, on entend le propriétaire, l'affréteur ou toute autre personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.

2. Lorsqu'un connaissement est émis par l'affréteur d'un navire en vertu d'une charte-partie, cet affréteur sera réputé être le seul transporteur aux fins de la présente convention, et toute stipulation du connaissement tendant à lui ôter la qualité de transporteur sera nulle et non avenue."

136. En réponse à ces observations, deux représentants ont exprimé l'opinion que le projet de dispositions ne visait pas à porter atteinte aux relations entre le propriétaire du navire et l'affréteur dans le cadre d'une charte-partie. Ils se sont spécialement référés au paragraphe 4 de l'article D, qui ne modifie en rien les relations contractuelles entre un transporteur contractuel et un transporteur substitué.

VIII. — Définition du "navire"

A. — INTRODUCTION

137. Dans la cinquième partie, section D, de son deuxième rapport⁸⁴, le Secrétaire général a traité de la définition du "navire" dans la Convention de Bruxelles de 1924. L'article premier, alinéa *d*, de la Convention de Bruxelles dispose que :

⁸² Voir cinquième partie du deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4).

⁸³ Voir note 81.

⁸⁴ A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4.

"Navire signifie tout bâtiment employé pour le transport de marchandises par mer."

138. Dans ce deuxième rapport, le Secrétaire général a indiqué que le problème posé par cette définition avait trait à la fois au type de navire auquel la Convention de Bruxelles s'applique et à la question de savoir si la Convention s'applique pendant les opérations de chargement et de déchargement. Cette dernière question a été examinée par le Groupe de travail à sa troisième session et le texte révisé de l'alinéa *d* de l'article premier adopté à cette session visait à préciser la période d'application de la Convention⁸⁵.

139. Dans son deuxième rapport, le Secrétaire général a considéré que la révision de l'alinéa *a* de l'article premier, qui étend l'application de la Convention à la "période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur", dissipait les incertitudes auxquelles donnait lieu la Convention de 1924 sur le point de savoir si la Convention s'appliquait aux opérations des chalands et allèges effectuées par le transporteur en vertu du contrat de transport.

B. — EXAMEN DE LA QUESTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

140. Quelques représentants ont déclaré qu'à leur avis la définition du "navire" devrait être supprimée puisque, compte tenu de la révision des dispositions de la Convention concernant la durée de la responsabilité du transporteur (art. premier, al. *e*, de la Convention de Bruxelles de 1924), le transporteur est responsable pendant la période au cours de laquelle des marchandises sont sous sa garde. Les difficultés concernant le moment où les marchandises sont chargées sur le navire ou déchargées du navire, qui se posaient au regard de la Convention de 1924, ne se posent plus avec le texte révisé de la disposition de l'alinéa *e* de l'article premier approuvé par le Groupe de travail qui est reproduit plus haut.

141. De nombreux représentants ont été d'avis qu'il fallait reporter à une session ultérieure toute décision sur le point de savoir s'il fallait ou non conserver une définition du "navire". A la demande de quelques représentants, le Groupe de travail a décidé de placer entre crochets la définition du "navire" donnée à l'alinéa *d* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924 afin d'indiquer que le Groupe de travail entend revenir sur cette question à une date ultérieure de ses travaux de rédaction. A ce propos, on a fait observer qu'il serait souhaitable de ne prendre de décision au sujet de cette définition que lorsqu'il aurait été décidé que la façon dont le mot "navire" est utilisé dans les dispositions de la Convention justifie, ou non, la présence d'une définition du "navire".

IX. — Travaux futurs

DATE ET LIEU DES SEPTIÈME ET HUITIÈME SESSIONS

142. Le Groupe de travail a examiné la question de la date de ses septième et huitième sessions.

143. Il a été proposé que pour accélérer l'achèvement des travaux la septième session se tienne pendant l'année en cours soit à la fin de l'été, soit automne 1974.

⁸⁵ Rapport sur la troisième session (*ibid.*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV), par. 14, 1); Compilation, part. B.

On a noté que, selon la pratique de l'alternance suivie par le Groupe de travail, la septième session devait avoir lieu à New York, au Siège de l'Organisation des Nations Unies.

144. Le Secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que, étant donné le calendrier très chargé des réunions périodiques et des grandes conférences spéciales qui étaient déjà prévues pendant le second semestre de 1974, il était impossible de tenir une session à New York en août 1974 et qu'une réunion ne pourrait pas avoir lieu à New York pendant la période septembre-décembre 1974 en raison de la tenue de la session ordinaire de l'Assemblée générale.

145. La question a été posée de savoir s'il serait possible de tenir la septième session à Genève pendant l'automne ou l'hiver 1974. Le Secrétariat a fait savoir que la date la plus rapprochée à laquelle cette session pourrait avoir lieu à Genève, aux moindres frais, serait du 25 novembre au 6 décembre 1974. On a toutefois fait observer que cette période ne pouvait être envisagée parce qu'il avait déjà été prévu de tenir, pendant une partie de ladite période, deux autres réunions dans le domaine de la réglementation des transports maritimes. Le Secrétariat a alors indiqué que des locaux pour la tenue de la session seraient disponibles à Genève du 30 septembre au 11 octobre, mais qu'il serait nécessaire de recruter du personnel pour assurer le service de cette réunion, ce qui aurait des incidences financières, lesquelles pourraient être portées à la connaissance de la Commission au cours de sa septième session, qui doit se tenir à New York du 13 au 17 mai 1974.

146. La plupart des représentants étaient d'avis qu'il était important d'achever les travaux en cours aussi rapidement que possible. Il a été indiqué que pour cela deux sessions, de deux semaines chacune, seraient nécessaires et qu'un trop long intervalle entre les sessions nuisait à la continuité des travaux et retardait la présentation de règles révisées à la Commission. En conséquence, ces représentants ont proposé que la septième session ait lieu à Genève du 30 septembre au 11 octobre 1974 et que la huitième session ait lieu à New York en janvier ou février 1975. En revanche, quelques représentants se sont opposés à la première proposition, faisant valoir que cela entraînerait pour l'Organisation des Nations Unies et pour leur gouvernement des dépenses supplémentaires et que les études du Secrétariat pourraient difficilement être prêtes dans les délais suffisants avant le début d'une telle session. Un de ces représentants a dit qu'il ne s'opposait pas à la tenue de deux sessions en 1975, à des dates qui n'impliqueraient pas de frais supplémentaires élevés, et que cela ne retarderait pas par trop l'achèvement des travaux. Un représentant a déclaré qu'il pourrait accepter les dates indiquées plus haut à condition que la Commission approuve la décision du Groupe de travail. Il a été entendu qu'une décision définitive sur la question ne pouvait être prise que par la Commission à sa septième session, après qu'un état des incidences financières lui aurait été présenté.

147. Le Groupe de travail a décidé de recommander à la Commission que ses deux sessions suivantes soient convoquées : en ce qui concerne la septième, à Genève, du 30 septembre au 11 octobre 1974, et, en ce qui concerne la huitième, à New York, en janvier ou février 1975.

SUJETS DEVANT ÊTRE EXAMINÉS À LA SEPTIÈME SESSION

148. On a appelé l'attention sur la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquième session d'examiner à sa septième session les questions suivantes⁸⁶ : 1) teneur du contrat de transport de marchandises par mer; 2) validité et effet des lettres de garantie; 3) effet juridique du connaissement à l'égard des acquéreurs de bonne foi. On a fait savoir que, comme suite à une demande faite par le Groupe de travail à sa cinquième session, le Secrétaire général avait envoyé un questionnaire sur les questions énumérées ci-dessus et que les réponses à ce questionnaire avaient été publiées dans le document A/CN.9/WG.III/L.2. On a également appelé l'attention sur le fait que, sur décisions prises par le Groupe de travail, l'examen de certaines questions avait été différé.

149. Le Groupe de travail a décidé qu'à sa septième session il examinerait les sujets mentionnés au paragraphe 148 ci-dessus et toutes autres questions qui restaient à examiner pour achever la première lecture du texte révisé des dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de 1968, conformément au mandat que lui avait donné la Commission.

150. Pour faciliter les travaux de la septième session, le Groupe de travail a invité ses membres et les organisations internationales intéressées à présenter toutes nouvelles suggestions et propositions qu'elles jugeraient bon de soumettre sur les questions énumérées au paragraphe 148 et sur toute autre question qu'à leur avis le Groupe de travail devrait examiner avant d'achever la révision initiale des Règles de La Haye. Il a été demandé que ces suggestions et propositions soient adressées au Secrétariat le 1^{er} juin 1974 au plus tard, aux fins d'analyse et pour pouvoir être distribuées aux membres du Groupe de travail dans des délais suffisants avant le début de la septième session.

151. Le Groupe de travail a également prié le Secrétaire général de rédiger un rapport sur les questions énumérées au paragraphe 148 et de faire distribuer ce rapport dans des délais suffisants avant le début de la septième session. En outre, le Groupe de travail a prié le Secrétaire général d'examiner dans ce rapport la question de la définition du "contrat de transport" et la position à l'égard du transporteur de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises⁸⁷.

152. Le Groupe de travail a décidé que le rapport devait se concentrer essentiellement, en ce qui concerne la teneur du contrat de transport, sur la teneur du connaissement ou autre document constatant le contrat de transport, sans perdre de vue que différentes dispositions pouvaient être nécessaires pour les divers types de documents. En particulier, il semble qu'il serait nécessaire d'exiger que le connaissement contienne des renseignements différents de ceux qui sont exigés pour les documents de transport d'un modèle plus simple.

153. Le Secrétariat a également été prié d'établir, dans des délais suffisants avant la prochaine session, une nouvelle compilation de textes comprenant les textes adoptés à la présente session.

⁸⁶ Rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5), par. 77.

⁸⁷ Voir la note 1 des notes sur les projets de dispositions proposés dans la septième partie du rapport du Groupe de rédaction : définition du transporteur et dispositions connexes, au paragraphe 133.

ANNEXE

Compilation des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur adoptés par le Groupe de travail

(Textes adoptés par le Groupe de travail à ses troisième, quatrième et cinquième sessions *.)

Note du Secrétariat

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>		<i>Pages</i>
INTRODUCTION	141	E. — Délai de prescription	142
PROJETS DE DISPOSITIONS APPROUVÉS PAR LE GROUPE DE TRAVAIL	141	F. — Sauvetage de vies et de biens en mer	143
A. — Définition du terme "Marchandises"	141	G. — Clauses relatives au choix de la juridiction	143
B. — Durée de la responsabilité du transporteur ...	142	H. — Clauses compromissoires	143
C. — Responsabilité en ce qui concerne la cargaison en pontée	142	I. — Transbordement	143
D. — Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur	142	J. — Limitation de responsabilité	144

* La présente compilation ne contient pas les décisions prises par le Groupe de travail à sa sixième session.

INTRODUCTION

1. A sa quatrième session, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a décidé, "en ce qui concerne la réglementation internationale des transports maritimes, que le sujet prioritaire serait maintenant celui des connaissements" et est convenue des domaines où il fallait envisager de réviser et de développer les règles ^a.

2. A sa cinquième session, la Commission a estimé "que le Groupe de travail devrait donner la priorité dans ses travaux à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur" et, à cette fin, lui a recommandé de "ne pas perdre de vue la possibilité de préparer une nouvelle convention, s'il y avait lieu, au lieu de simplement réviser et développer les règles de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et le Protocole de Bruxelles de 1968" ^b.

3. Le Groupe de travail a examiné ces sujets à ses troisième, quatrième et cinquième sessions, dans le cadre de son programme de travail pour ces sessions ^c. A la demande du Groupe de travail, le Secrétaire général a établi deux rapports qui ont servi de documents de travail pour les trois sessions ^d.

^a 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; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, II, A*.

^b 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)*, par. 51; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A*.

^c Le Groupe de travail avait consacré ses deux premières sessions à des questions d'organisation et de méthode. Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa deuxième session, Genève, 22-26 mars 1971 (A/CN.9/55; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, deuxième partie, III*).

^d Rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/63/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe*); deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/76/Add.1; *ibid.*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4).

Toujours à la demande du Groupe de travail, deux questionnaires ont été soumis aux gouvernements et aux organisations internationales exerçant des activités dans ce domaine, et leurs réponses ont servi à l'établissement des rapports du Secrétaire général.

4. La présente compilation contient les projets de dispositions de la Convention sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées, élaborés lors des troisième, quatrième et cinquième sessions du Groupe de travail par son groupe de rédaction et adoptés par le Groupe de travail lui-même.

5. Pour plus de commodité, l'ordre des projets de dispositions figurant dans la présente compilation suit dans l'ensemble la présentation de la Convention de Bruxelles de 1924. Les dispositions correspondantes de la Convention de Bruxelles sont indiquées entre parenthèses, immédiatement après le titre descriptif de la disposition. L'ordre définitif des projets de dispositions dépendra de la décision que prendra le Groupe de travail sur la forme des nouvelles règles. Lorsque la Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de règle équivalente, le projet de disposition a été placé à l'endroit qui a paru le plus approprié.

6. Pour donner au lecteur une idée aussi claire que possible des travaux réalisés jusqu'à présent par le Groupe de travail, la présente compilation ne comprend que les textes qui ont été soit adoptés, soit élaborés, mais placés entre crochets parce que n'ayant pas été approuvés par tous les membres du Groupe. Les notes de bas de page renvoient aux paragraphes des rapports du Groupe de travail contenant les projets de dispositions. Elles renvoient également à l'examen par le Groupe de travail plénier de chacune des dispositions proposées par le Groupe de rédaction. Enfin, on y trouvera exposés les raisons pour lesquelles le Groupe de travail a placé certaines dispositions entre crochets.

PROJETS DE DISPOSITIONS APPROUVÉS
PAR LE GROUPE DE TRAVAILA. — Définition du terme "Marchandises"
(article 1, c, de la Convention de Bruxelles de 1924)[Révision de l'article 1, c, "Marchandises" ^e]

^e Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session (A/CN.9/76/Add.1; *ibid.*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4).
(Suite de la note p. suiv.)

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

B. — *Durée de la responsabilité du transporteur*
(article 1, e, de la Convention de Bruxelles de 1924)

[Révision de l'article 1, e "Transport de marchandises" ^g]

i) "Transport de marchandises" couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

ii) Aux fins de l'alinéa i, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison :

a) En remettant les marchandises au destinataire ou,

b) Dans les cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages applicables au port de déchargement, ou

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

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

C. — *Responsabilité en ce qui concerne la cargaison en pontée*
(Addition éventuelle à l'article IV ^h)

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

D. — *Règles fondamentales régissant*
la responsabilité du transporteur

(Projet de disposition remplaçant l'article 3, 1) et 2), et l'article 4, 1) et 2), de la Convention de Bruxelles de 1924.)

(Suite de la note e)

sième 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 dénommé "rapport du Groupe de travail sur sa troisième session"], par. 25, 1). Le projet a été adopté par le Groupe de travail (par. 26).

^l Le paragraphe 34 du rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*ibid.*) indique qu'"étant donné qu'il n'y avait pas d'accord sur la façon de régler le problème des animaux vivants le Groupe de travail a décidé de remettre à plus tard sa décision à ce sujet."

^g Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*ibid.*), par. 14, 1). Le Groupe de travail a accepté la révision de l'article 1, e, et a également pris la décision suivante : "c) Suppression de l'article VII des Règles de La Haye, étant donné qu'il est incompatible avec la révision ci-dessus [article 1, e] et que, vu la révision de l'article 1, e, il n'est pas besoin d'autre disposition" (par. 15). Certains représentants ont formulé des réserves quant à la suppression de l'article VII (par. 17).

^h Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*), par. 25, 2).

ⁱ Voir le rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*ibid.*), par. 25, 2), note de bas de page 17 : "Comme

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 ^j.

E. — *Délai de prescription (article 3, 6) de la Convention de Bruxelles de 1924; article 1, 2) et 3), du Protocole de Bruxelles de 1968)*

Article F ^k

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, 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.

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

^j Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) tenue à Genève du 25 septembre au 6 octobre 1972 (A/CN.9/74; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 1*) [ci-après dénommé "rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session"], par. 28, 3). La plupart des membres du Groupe de travail ont appuyé le texte ci-dessus (par. 36).

^k Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session tenue à New York du 5 au 16 février 1973 (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5*) [ci-après dénommé "rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session"], par. 65, 1). Le projet de dispositions a reçu l'approbation de la majorité du Groupe de travail (par. 66).

F. — Sauvetage de vies et de biens en mer.

(Projet de disposition remplaçant l'article 4, 4), de la Convention de Bruxelles de 1924.)

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 mer¹.

G. — *Clauses relatives au choix de la juridiction*

(La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de disposition correspondante.)

[Projet de disposition proposé^m]

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

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

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

c) Le port de chargement;

d) Le port de déchargement;

e) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.

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

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

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

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

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

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

D. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

¹ Rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session, (*ibid.*) par. 54, 2). Le Groupe de travail a adopté ce projet de disposition (par 55).

^m Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*), par. 39, 3). Le Groupe de travail a approuvé le rapport du Groupe de rédaction qui contenait le projet de disposition touchant les clauses relatives au choix de la juridiction (par. 40).

H. — *Clauses compromissoires*

(La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de disposition correspondante.)

[Projet de disposition proposéⁿ]

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 Etat 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.

I. — *Transbordement*

(La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de disposition correspondante.)

Article D^o

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 effectif.

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 transporteur réel avait la garde des

ⁿ Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 1*), par. 47, 2). La majorité des membres du Groupe de travail a approuvé le projet de disposition proposé (par. 48).

^o Rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5*), par. 38, 2). Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article D (par. 39).

marchandises, étant entendu qu'il incombe au transporteur de prouver que ladite perte, ladite avarie (ou ledit retard) ont été ainsi causés⁹.]

J. — *Limitation de responsabilité (article 4, 5), de la Convention de Bruxelles de 1924; article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968)*

Article A⁹

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 connaissement 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.

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'Etat 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'Etat intéressé déterminera le cours qui sera

⁹ Voir paragraphe 43 du rapport (*ibid.*) : "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."

⁹ Rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5*), par. 26, 2). Le Groupe de travail a approuvé les projets de dispositions proposés (par. 27).

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 chargeur¹⁰.]

Article B

1. Les exonérations et limitations prévues par le 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.

¹⁰ Le paragraphe 26 (*ibid.*) reproduit le paragraphe suivant tiré du rapport du Groupe de rédaction :

"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."

2. — Rapport du Secrétaire général : troisième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/88/Add.1)*

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes		Paragraphes
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1-7	F. — Définition du retard ...	16-21
PREMIÈRE PARTIE : LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME EN CAS DE RETARD	1-38	G. — Application des règles limitant la responsabilité en cas de retard	22-32
A. — Introduction	1-2	H. — Présomption de perte des marchandises retardées. Cas où elles sont ultérieurement retrouvées	33-38
B. — Bases sur lesquelles peut être fondée une demande d'indemnité pour cause de retard en vertu du droit et de la pratique en vigueur ..	3-5	DEUXIÈME PARTIE : DOMAINE D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA CONVENTION	1-37
C. — La question du retard et le projet de disposition sur la responsabilité fondamentale du transporteur	6-7	A. — Introduction	1-2
D. — Comparaison avec d'autres conventions relatives aux transports	8-12	B. — Disposition définissant la portée de la Convention de Bruxelles de 1924	3-5
E. — Projet de proposition visant à établir la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison	13-15	C. — Projet de Rijeka/Stockholm sur le domaine d'application	6-8

* 12 avril 1974.