

marchandises, étant entendu qu'il incombe au transporteur de prouver que ladite perte, ladite avarie (ou ledit retard) ont été ainsi causés².]

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

Article A³

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

² 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."

³ 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 chargeur⁴.]

Article B

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

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

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

Article C

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

⁴ 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 MATIERES

	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.

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	Paragraphes		Paragraphes
D. — Disposition du Protocole de Bruxelles de 1968 définissant le domaine d'application de la Convention	9-12	3. — Exceptions à l'application de la Convention prévues dans la Convention de Bruxelles de 1924	19-24
E. — Dispositions concernant le domaine d'application dans les conventions sur le transport de marchandises par chemin de fer, par air et par route	13-17	a) — Chartes-parties	19-22
1. — Transport de marchandises par chemin de fer : Convention CIM	13	b) — Exception concernant certains transports non commerciaux : article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924	23-24
2. — Transport aérien de marchandises : Convention de Varsovie	14	C. — Dispositions pertinentes d'autres conventions en matière de transports	25-27
3. — Transport de marchandises par route : Convention CMR	15	1. — Transport par chemin de fer : Convention CIM (1970)	25
4. — Comparaison entre les dispositions des trois conventions applicables en matière de transport	16-17	2. — Transport aérien : Convention de Varsovie (1929)	26
F. — Autres projets de propositions	18-37	3. — Transport par route : Convention CMR (1956)	27
1. — Introduction	18-19	D. — Différentes méthodes utilisables pour délimiter le domaine d'application de la Convention	28-38
2. — Projet de proposition fondé sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 ..	20-24	1. — Possibilité de mentionner d'autres types de documents permettant de délimiter le domaine d'application	28-30
3. — Projet de proposition fondé sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 et sur le projet de Rijeka/Stockholm	25-37	2. — Domaine d'application englobant tous les contrats de transport de marchandises par mer	31-38
TROISIÈME PARTIE : DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT AUX DOCUMENTS	1-38	QUATRIÈME PARTIE : ÉLIMINATION DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ DANS LES CONNAISSEMENTS	1-27
A. — Introduction	1	A. — Introduction	1-2
B. — La pratique et le droit courants	2-24	B. — Formulation claire et explicite des dispositions obligatoires de la Convention	3-8
1. — Disposition de la Convention de Bruxelles de 1924 sur le domaine d'application quant aux documents	2-3	C. — Énumération dans le texte de la Convention des types particuliers de clauses frappées de nullité	9-11
2. — Incertitude que laisse planer en ce qui concerne le domaine d'application quant aux documents le critère actuel concernant l'existence d'un connaissance ou ... tout document similaire formant titre ..	4-18	D. — Sanctions des clauses frappées de nullité ...	12-18
a) — Sens du mot "connaissance" ...	6-10	E. — Inclusion obligatoire dans le contrat de transport d'une stipulation appelant l'attention sur les clauses frappées de nullité	19-27
b) — Sens de l'expression "tout document formant titre"	11-13		
c) — Effet du défaut de délivrance d'un document	14-18		

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. La présente étude est la troisième d'une série de rapports établis par le Secrétaire général¹ à l'intention

¹ Le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/63/Add.1; reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, chap. IV, annexe) a été établi pour aider le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes (ci-après dénommé "le Groupe de travail") à ses troisième et quatrième sessions extraordinaires et traitait des questions suivantes : durée de la responsabilité du transporteur; responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; clauses attributives de juridiction; et perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur. 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; *ibid.*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4) a été établi pour aider le Groupe de travail à sa cinquième session et portait sur les questions ci-après : limitation de responsabilité par unité; transbordement; déroulement; délai de prescription; définitions figurant à l'article premier de la Convention; et élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements.

du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes constitué par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) pour l'aider dans ses travaux. A sa quatrième session, la CNUDCI a décidé d'élargir le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes² et a en outre estimé "qu'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 connaissance (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

² Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417); *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, par. 19.

internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies"³.

QUESTIONS TRAITÉES AU COURS DES SESSIONS PRÉCÉDENTES

2. Les questions examinées dans le présent rapport doivent être replacées dans le contexte du programme de travail d'ensemble de la Commission dans ce domaine. La résolution adoptée par la Commission à sa quatrième session énumérait un certain nombre de domaines qui, "entre autres, devraient être examinés en vue de la révision et du développement des règles"⁴. A sa troisième session, le Groupe de travail a pris des décisions dans les domaines suivants : 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; et d) perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur⁵. A sa quatrième session (extraordinaire), le Groupe de travail a examiné et adopté un projet de dispositions sur : a) les règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur; et b) les clauses compromissaires dans les connaissements⁶. Ensuite, à sa

³ *Ibid.* A sa sixième session, la Commission a prié le Groupe de travail "de poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui avait été confié par la Commission en vertu de la résolution qu'elle avait adoptée à sa quatrième session, et de les mener à bien rapidement". (Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session, tenue du 2 au 13 avril 1973, Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17 (A/9017), par. 61; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A.

⁴ Voir note 2. Les domaines énumérés dans la résolution adoptée par la Commission à sa quatrième session étaient les suivants : a) la responsabilité en ce qui concerne la marchandise pendant toute la période où celle-ci est sous la garde ou sous l'autorité du transporteur ou de ses agents; b) le système de responsabilités et d'obligations, ainsi que de droits et d'exonérations, qui figure aux articles 3 et 4 de la Convention amendée par le Protocole, et leur interaction, ainsi que l'élimination ou la modification de certaines exonérations de responsabilité du transporteur; c) la charge de la preuve; d) la juridiction; e) la responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée, les animaux vivants et les transbordements; f) la prorogation du délai de prescription; g) les définitions figurant à l'article premier de la Convention; h) l'élimination, dans les connaissements, des clauses frappées de nullité; i) le déroutement, la navigabilité et la limitation de responsabilité par unité.

⁵ 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 (voir note 1).

⁶ 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 du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (voir note 1), 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 I; *ibid.*, deuxième partie, IV, 2, et "Clauses compromissaires" (A/CN.9/74, annexe II; *ibid.*, IV, 3).

cinquième session, le Groupe de travail s'est attaché aux questions ci-après : a) limitation de responsabilité par unité; b) transbordement; c) déroutement; et d) délai de prescription⁷.

DOCUMENTS DEVANT ÊTRE PRÉSENTÉS À LA PRÉSENTE SESSION (SIXIÈME SESSION)

3. A sa cinquième session, le Groupe de travail a noté qu'il n'avait pas pris de décisions sur les définitions figurant à l'article premier de la Convention ni sur l'élimination des clauses frappées de nullité; il a inscrit ces points à l'ordre du jour de sa sixième session⁸. La cinquième partie du deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements⁹, traitait des définitions figurant à l'article premier de la Convention. La sixième partie de ce rapport traitait de l'élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements; cette question est examinée à nouveau plus en détail avec d'autres projets de textes normatifs dans la quatrième partie du présent rapport.

4. A sa cinquième session, le Groupe de travail a rappelé qu'il n'avait pas terminé ses travaux sur les questions du transport des marchandises en pontée et des animaux vivants¹⁰ et décidé qu'elles seraient inscrites à l'ordre du jour de sa sixième session¹¹.

5. Par conséquent, le Secrétariat a préparé pour la présente sixième session du Groupe de travail un document distinct sur la question des marchandises en pontée¹². Le Groupe de travail sera également saisi à sa présente session d'une étude de l'UNIDROIT sur le transport international des animaux vivants et les Règles de La Haye¹³.

6. A sa cinquième session, le Groupe de travail a recommandé que les points ci-après figurent également à l'ordre du jour de sa sixième session : a) la responsabilité du transporteur en cas de retard; et b) le domaine d'application de la Convention¹⁴. Comme il en avait été prié par le Groupe de travail, le Secrétaire général a établi, dans la première partie du présent document, un rapport sur la question du retard, contenant des propositions et indiquant les solutions possibles¹⁵. Le Groupe de travail a également demandé un document

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; *ibid.*, 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 (voir note 1).

⁸ *Ibid.*, par. 73.

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

¹⁰ Voir le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session (A/CN.9/63), par. 23 à 29 et 30 à 34; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV.

¹¹ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 74.

¹² A/CN.9/WG.III/WP.14.

¹³ A/CN.9/WG.III/WP.11; reproduit dans la section suivante du présent volume.

¹⁴ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 75.

¹⁵ *Ibid.*

de travail sur le domaine d'application de la Convention¹⁶. Comme suite à cette demande, la deuxième partie du présent rapport traite du "domaine d'application géographique", et la troisième partie examine "le domaine d'application quant aux documents". Comme on l'a déjà indiqué, la quatrième partie traite des clauses frappées de nullité dans les connaissements (voir plus haut, par. 3).

7. Le Secrétaire général a invité les membres du Groupe de travail à présenter des observations et sug-

gestions au sujet des questions traitées dans le présent rapport; il a adressé une invitation analogue aux organisations internationales intéressées. Les observations reçues par le Secrétariat ainsi qu'une copie de la note verbale seront publiées sous forme d'additif au présent rapport (A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1). Les observations qui ont déjà été reçues sont résumées sous les rubriques pertinentes dans le présent rapport¹⁷.

¹⁷ On prévoit que d'autres réponses seront reçues après la parution du présent rapport. Toutes les réponses seront publiées dans la langue originale sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1.

¹⁶ *Ibid.*

PREMIÈRE PARTIE : LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME EN CAS DE RETARD

A. — INTRODUCTION

1. A sa cinquième session, le Groupe de travail a décidé d'examiner à sa sixième session, entre autres questions, la responsabilité du transporteur en cas de retard¹ en ce qui concerne le transport des marchandises. Ni la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements², ni le Protocole portant modification de cette convention³ ne comportent de dispositions concernant directement la responsabilité du transporteur en cas de retard, et les réglementations nationales varient en ce qui concerne certains aspects de cette question.

2. On a noté, tant dans le deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements⁴ qu'au cours des discussions du Groupe de travail à sa cinquième session⁵, qu'il existait des rapports étroits entre le retard et d'autres questions couvertes par la réglementation existante ou envisagée sur les connaissements. Par exemple, l'étude du "déroutement" révèle que le cœur du problème réside dans le dommage dû au retard dans l'exécution du contrat de transport⁶; les décisions relatives au "déroutement" ont été prises sur la base de l'hypothèse que

le Groupe de travail s'occuperait par la suite de la responsabilité du transporteur en cas de retard.

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. Le contrat de transport comporte rarement un engagement exprès du transporteur quant à la date exacte à laquelle il livrera les marchandises à destination. Les dates de départ annoncées ou habituellement observées par le transporteur peuvent constituer la base d'un engagement implicite quant au moment de l'arrivée; cependant, on cherche souvent dans le connaissement à nier tout engagement de ce genre. Par exemple, un connaissement type comporte la clause ci-après :

"Le transporteur ne garantit ni la date de départ ni celle d'arrivée du navire; il ne prend pas l'engagement de terminer le voyage dans un délai déterminé et il n'est pas responsable du dommage que peut subir le chargeur, que ce soit à propos des marchandises ou pour une autre raison, du fait que le navire ne part pas ou n'arrive pas aux dates où l'on pouvait normalement supposer qu'il le ferait ou du fait d'une prolongation exceptionnelle du voyage⁷."

Les garanties prévues par la Convention⁸ prennent une importance accrue du fait qu'il est difficile de fonder une demande d'indemnité pour cause de retard sur un engagement pris dans le contrat de transport.

¹ 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), par. 75.

² Ci-après dénommée la "Convention de Bruxelles". Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 155; *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, p. 136 (publications des Nations Unies, numéro de vente F.73.V.3) [ci-après dénommé *Registre des textes*].

³ Ci-après dénommé "Protocole de Bruxelles". Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signée à Bruxelles le 25 août 1924; Bruxelles, 23 février 1968. *Registre des textes*, p. 190.

⁴ Ci-après dénommé "deuxième rapport du Secrétaire général" (A/CN.9/76/Add.1); troisième partie : détournement, par. 4, 6 et 35. *Annuaire de la CNUDCI*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4.

⁵ 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; *ibid.*, deuxième partie, IV, 5), par. 46 et 51.

⁶ *Ibid.*, par. 46; deuxième rapport du Secrétaire général, par. 35.

⁷ Le connaissement unique de l'Association latino-américaine d'armateurs (ALAMAR), clause 11, reproduite à l'annexe III des connaissements : Rapport du Secrétariat de la CNUCED (F.72.II.D.2), p. 67. Comparer avec "le connaissement CONLINE", clause 13, reproduite *ibid.*, p. 72 : Le transporteur ne sera pas responsable des pertes encourues du fait du retard "sauf s'il est imputable à une grosse négligence personnelle du transporteur".

⁸ On a fait observer qu'on ne peut généralement pas s'assurer contre les risques dus au retard. Commentaire de la Suède, Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs, E/CONF.59/39/Rev.1 (Rapport de la troisième grande Commission, 1^{er} décembre 1972), par. 38. De même, les *British Institute of Cargo Clauses* de 1973 excluent de leur champ d'application la "perte commerciale" ("loss of adventure") qui est l'un des risques communs résultant du retard. Voir Hardy-Ivamy, *Marine Insurance*, 1969, p. 531 et suivantes du texte anglais.

4. Comme on l'a déjà indiqué, la Convention de Bruxelles ne comporte pas de dispositions relatives au problème du retard dans la livraison; néanmoins, la responsabilité pour perte résultant du retard dans la livraison peut être fondée sur le paragraphe 2 de l'article 3 qui dispose que "le transporteur... procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement... au transport... et au déchargement des marchandises transportées"⁹.

5. Lorsque le retard provoque une détérioration matérielle des marchandises (par exemple, en cas d'avarie) les fondements juridiques de la demande d'indemnité n'apparaissent pas à l'analyse différents de ceux des autres réclamations pour dommages matériels prévues au paragraphe 2 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles. Lorsque le retard a pour conséquence une perte économique pour le consignataire (par exemple, du fait de son incapacité d'exécuter un contrat de vente ou d'une chute du cours des marchandises au lieu de destination pendant la période de retard), la disposition ci-dessus de la Convention fournit également les bases d'une demande d'indemnité¹⁰, quoique la jurisprudence soit peu abondante et que l'on puisse se heurter à des difficultés touchant la charge de la preuve¹¹, ainsi que des indications concernant la responsabilité du transporteur pour certains types de perte économique¹².

⁹ La Norvège, la Suède, le Comité maritime international (CMI) et le Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique mentionnent tous dans leurs réponses à la note verbale du Secrétaire général datée du 23 mai 1973 que le libellé de la Convention de Bruxelles de 1924 permet de soutenir que cet instrument s'applique à la responsabilité du transporteur pour dommages résultant du retard. De même, le transporteur est responsable pour la perte, par exemple, en vertu du paragraphe 1 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles, lorsqu'il manque à son obligation de "mettre le navire en état de navigabilité" et qu'il en résulte un retard. Pour ce qui est de la nullité d'une clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à atténuer cette responsabilité par contrat, voir le paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles.

¹⁰ On invoque souvent à l'appui de cette interprétation le fait que l'article 2 de la Convention de Bruxelles définit l'étendue de la responsabilité du transporteur "quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises..." (c'est nous qui soulignons), et associe donc la perte économique imputable au retard au transport et au déchargement. Voir *Anglo-Saxon Petroleum v. Adamastos Shipping Co.*, 1957 (1) Ll. L. R.87. Voir également Stéphane Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, deuxième édition, Londres, 1960, p. 165 du texte anglais. Voir également *Connaissements; rapport du Secrétariat de la CNUCED, 1971* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2, par. 291).

¹¹ Les règles juridiques de certaines juridictions créent une présomption simple de responsabilité du transporteur lorsque les marchandises ont péri ou arrivent endommagées; la même approche a été adoptée dans le projet de dispositions mis au point par le Groupe de travail à propos de la responsabilité fondamentale du transporteur, dont il est question plus loin au paragraphe 6. Dans ces juridictions, la présomption de responsabilité du transporteur ne joue pas lorsque le retard, tout en causant une perte économique au propriétaire des marchandises, ne mentionne pas la perte ou une détérioration matérielle des marchandises; dans ce cas, c'est au propriétaire des marchandises de prouver non seulement les pertes qu'il a subies mais encore que ces pertes sont dues au retard. Voir France : René Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1970, vol. II, par. 608 et 612; Belgique : Pierre Wildiers, *Le connaissance maritime, 2^e édition*, Anvers, 1961, p. 39 et 40.

¹² Il est souvent difficile de déterminer les cas où la perte économique résulte trop indirectement du retard pour que le consignataire puisse en demander dédommagement au trans-

C. — LA QUESTION DU RETARD ET LE PROJET DE DISPOSITION SUR LA RESPONSABILITÉ FONDAMENTALE DU TRANSPORTEUR

6. A sa quatrième session (extraordinaire), le Groupe de travail a mis au point le projet de disposition ci-après relatif à la responsabilité fondamentale du transporteur et à la charge de la preuve :

"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 . . ."¹³

porteur. Par exemple, le transporteur doit-il être responsable pour : a) une chute prévisible des cours pendant le retard ? b) une chute imprévue et imprévisible des cours pendant le retard ? c) le fait que le consignataire ne peut pas employer les objets à l'usage particulier auquel il les destinait, que le transporteur en ait ou non eu connaissance ? d) les conséquences de l'inexécution d'un contrat et la perte de clientèle que subit le propriétaire des marchandises du fait de son incapacité d'exécuter un contrat de vente ? Ces questions soulèvent des problèmes généraux concernant l'évaluation du préjudice en droit contractuel et il semble préférable de les résoudre dans le contexte plus général de l'étendue et des limites de la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention plutôt que dans le contexte étroit du seul retard.

Plusieurs réponses tendaient à restreindre la responsabilité du transporteur pour perte économique due au retard en faisant intervenir d'une façon ou d'une autre la notion de "prévisibilité". Ainsi, le Pakistan et le Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique proposent que le transporteur ne soit pas responsable d'une perte ou d'un dommage dont on ne pouvait pas raisonnablement prévoir au moment où le retard s'est produit qu'ils pourraient en résulter; la Chambre de commerce internationale propose que le transporteur ne soit tenu pour responsable que du préjudice économique "raisonnablement prévisible" résultant du retard; le Comité maritime international (CMI) préconise la limitation de la responsabilité du transporteur aux "frais directs et raisonnables dont le transporteur pouvait raisonnablement prévoir, au moment de la conclusion du contrat, qu'ils résulteraient probablement du retard"; la Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) propose quant à elle que "les intéressés aient à prouver la perte qu'ils ont subie et le fait que l'armateur aurait dû avoir connaissance des particularités du marché, etc., au moment de l'émission du connaissance".

Si le Groupe de travail adopte la variante D proposée plus loin (qui limite la responsabilité du transporteur pour retard à [deux fois] la valeur du fret), l'importance pratique de la limitation de la responsabilité du transporteur pour retard ou préjudice économique "prévisible" ou "direct" sera grandement diminuée. Voir plus loin, aux paragraphes 26 à 31, l'examen des variantes C et D.

¹³ 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), par. 28. Voir également la compilation établie par le Secrétaire général des projets de dispositions préalablement adoptés par le Groupe de travail (ci-après dénommée "la compilation") [A/CN.9/WG.III/WP.13]; voir plus haut dans le présent volume, deuxième partie, III, I, annexe, sect. D. La suite du projet de disposition est ainsi conçue :

"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

Ce projet de disposition était destiné à remplacer les paragraphes 1 et 2 de l'article 3, et les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles, c'est-à-dire les dispositions qui énoncent les règles relatives aux droits et aux devoirs du transporteur.

7. Le projet de disposition cité plus haut s'applique manifestement à la perte ou au dommage matériel causé à la chose par le retard : en effet, le transporteur est responsable, à moins qu'il ne puisse prouver "que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences". Cependant, étant donné que le projet de disposition ne rend le transporteur responsable que de "toute perte ou dommage aux marchandises transportées", il ne s'étendrait pas, pris à la lettre, à la perte économique subie par le propriétaire des marchandises du fait du retard. Comme on l'a fait observer, le projet de disposition remplacerait les règles existantes (par exemple, le paragraphe 2 de l'article 3 qui stipule que le transporteur "procédera de façon appropriée et soigneuse... au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées") qui auraient pu servir de fondement à la responsabilité du transporteur pour perte économique; la révision aboutirait donc à supprimer le fondement juridique actuel de la responsabilité pour perte économique autre que celle résultant d'un dommage matériel aux marchandises. Par conséquent, à moins que le projet actuel ne soit complété, la responsabilité du transporteur en cas de retard sera atténuée par rapport à ce qu'elle est actuellement en vertu de la Convention de Bruxelles, de plusieurs codes maritimes nationaux¹⁴ et de certaines jurisprudences nationales¹⁵.

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."

¹⁴ Voir par exemple l'article 130 des codes maritimes de la Suède, de la Norvège, du Danemark et de la Finlande, qui imposent tous au transporteur une responsabilité en cas de retard, *grosso modo* dans les termes ci-après : "Le transporteur est tenu de verser une indemnité pour tout dommage résultant d'un retard de sa part, ou de la perte ou de l'état irréparable du navire, à moins qu'il ne soit établi que ni le transporteur ni aucune personne dont il est responsable n'est coupable d'erreur ou de négligence." Ces dispositions figurent côte à côte dans Rodière, *Lois maritimes nordiques*, p. 110 et 111. La législation scandinave donnant effet au Protocole de Bruxelles couvre aussi expressément le retard — pour ce qui est de la Suède, voir *Statens offentliga utredningar*, 1972 : 10, *Godsbefordran*; pour la Norvège, voir la réponse au questionnaire de la CNUDCI du 23 mai 1973. Aux termes de l'article 149 du Code de la marine marchande de l'URSS : "Le transporteur est tenu de livrer les marchandises dans les délais fixés et, si aucun délai n'a été fixé, dans les délais coutumiers." En Tchécoslovaquie, en vertu de l'ordonnance 160/1956, le transporteur est responsable pour le dommage résultant du retard. Jan Lopuski, "Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes européens", 294 *Le droit maritime français* (juin 1973), p. 371 et 375. L'article 422 du code italien de la navigation dispose que le transporteur est responsable de la perte, de l'avarie ou du retard, à moins qu'il ne prouve que la cause de la perte, de l'avarie ou du retard n'est pas due en tout ou en partie à une faute imputable au transporteur. Tome II, Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1968, p. 258.

¹⁵ Royaume-Uni : *Renton v. Palmyra Trading Corp.* (1956), (2), Ll. L. R.379 (1957), A. C. 149; *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co.* (1957), (2) Q.B.233 (1958), (1) Ll. L. R.73 (1959), A.C.133; *The Makedonia* (1962) (1) Ll. L. R.316. Voir *Carriage by Sea* de Carver, douzième édition, 1971, p. 195 et 196 du texte anglais. Etats-Unis : *Comm. Trans. Internat. v. Lykes Bros.* (1957) A. M. C. 1188; *The*

D. — COMPARAISON AVEC D'AUTRES CONVENTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS

8. Les conventions régissant les trois autres modes de transports internationaux prévoient expressément des règles de base applicables en matière de responsabilité du transporteur en cas de retard. Les dispositions de ces conventions concernant le retard sont reproduites ci-après :

9. *Convention de Varsovie*¹⁶ (transport aérien, article 19) :

"Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises."

10. *Convention CIM*¹⁷ (transport de marchandises par chemin de fer), paragraphe 1 de l'article 17 :

"Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison."

11. *Convention CMR*¹⁸ (transport de marchandises par route), paragraphe 1 de l'article 17 :

"Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison."

12. On notera que chacune de ces conventions comporte : 1) une règle générale rendant le transporteur responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises, mais aussi 2) une disposition expresse imposant au transporteur une responsabilité du seul fait du retard. Etant donné la portée de la règle générale concernant la "perte ou l'avarie des marchandises", la disposition supplémentaire relative au retard vise, semble-t-il, la perte économique subie par le

Iossifoglu (1929) A. M. C. 1157. Dans certains pays, la législation prévoit que le transporteur est responsable du retard mais une clause du contrat peut l'exonérer de cette responsabilité : France (voir tome II, Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1958, p. 294); Bulgarie, Pologne et URSS (voir Jan Lopuski, "Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes européens", 294 *Le droit maritime français*, juin 1973, 371, 375).

Voir, également les réponses du Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique et de la *Baltic and International Maritime Conference* dont il ressort que la législation britannique actuelle autorise le propriétaire des marchandises à obtenir des dommages-intérêts au moins dans certains cas de préjudice économique résultant du retard.

¹⁶ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 11. Le paragraphe 1 de l'article 18 traite de la responsabilité pour destruction, perte ou avarie de marchandises.

¹⁷ Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer; fait à Berne, le 25 octobre 1952, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, p. 336. La révision de la CIM effectuée en 1970 incorpore dans son article 34 une nouvelle procédure d'indemnisation pour retard, prévoyant des dommages-intérêts minimaux si le demandeur n'a pas subi de dommage particulier du fait du retard et une indemnisation pouvant aller jusqu'à deux fois le fret par rail lorsqu'il y a eu perte ou dommage particulier dû au retard. Pour le texte de cette nouvelle disposition de la Convention CIM de 1970, voir la note de bas de page 35.

¹⁸ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, faite à Genève le 19 mai 1956, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189, n° 5742.

consignataire par suite de l'arrivée tardive des marchandises¹⁹.

E. — PROJET DE PROPOSITION VISANT À ÉTABLIR LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR EN CAS DE RETARD À LA LIVRAISON

13. L'adoption de règles régissant expressément la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison permettrait d'harmoniser la convention avec les principaux autres instruments relatifs aux transports. La règle de base sur la responsabilité du transporteur adoptée par le Groupe de travail à sa quatrième session (extraordinaire) pourrait être ainsi modifiée de façon à couvrir le retard (aucun mot n'a été supprimé, les mots à ajouter sont en italiques) :

"Projet de disposition A

"1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage quant aux marchandises transportées si l'événement qui a causé la perte ou le dommage a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article [...], *et de toute perte ou dommage résultant d'un retard à la livraison de marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, 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 ou le retard et ses conséquences.*"

14. Ce projet de disposition, en traitant séparément de la "perte ou [du] dommage quant aux marchandises" et de la "perte ou [du] dommage résultant d'un retard", s'inspire des autres conventions relatives aux transports étudiées plus haut²⁰. Par ailleurs, l'expression "perte ou dommage quant aux marchandises" reprend la terminologie de l'article 2 de la Convention de Bruxelles pour éviter que le droit d'action du destinataire ne soit restreint par mégarde et il découle clairement du texte que dans les cas où il ne se produit aucun retard la responsabilité du transporteur s'étend à la fois aux dommages matériels, aux marchandises et à la perte

¹⁹ Le projet de convention sur le transport combiné international de marchandises (Convention TCM) dont le texte a été adopté à la quatrième session de la Réunion mixte OMCI/CEE, tenue du 15 au 19 novembre 1971 (document de l'OMCI, CTC IV/18/Rev.1; TRANS/374/Rev.1) dispose au paragraphe 2 de son article 11 : "En cas de retard, si le réclamant prouve qu'un préjudice autre qu'une perte ou une avarie aux marchandises en est résulté, l'ETC est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut dépasser..." Voir également l'examen de diverses propositions relatives à l'indemnisation pour retard dans la Convention TCM, dans "Incidences économiques qu'aurait, notamment pour les pays en voie de développement, la convention envisagée sur le transport international combiné : Etude du Secrétaire général", ST/ECA/160, 8 mai 1972, par. 86, 135, 146 et 154.

²⁰ Dans leurs réponses, l'Australie, la France, la Norvège, le Pakistan, la Suède, le Secrétariat du Comité juridique consultatif africaino-asiatique, l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (Berne), la Chambre de commerce internationale, le Comité maritime international et UNIDROIT se sont tous déclarés favorables à l'inclusion d'une disposition distincte qui régirait la responsabilité du transporteur en cas de dommage résultant d'un retard. La Conférence maritime internationale de la Baltique et l'Union internationale d'assurance transports ont manifesté leur opposition à l'inclusion d'une disposition visant le retard.

économique²¹. De même, les termes "perte ou dommage résultant d'un retard" englobent tant les dommages matériels que la perte économique résultant du retard.

15. Le projet de disposition ci-dessus étend la responsabilité du transporteur à tous les cas où un retard a causé une perte, que la faute du transporteur à laquelle est dû le retard ait été commise avant ou après la prise en charge des marchandises. Etant donné que la notion de "retard" engageant la responsabilité du transporteur en cas de perte ou dommage ne peut être définie que par rapport à la date de livraison qui pouvait être raisonnablement escomptée, il n'est pas nécessaire de distinguer entre le retard à la prise en charge ou au chargement, le retard au cours du transport, et le retard au déchargement ou à la livraison²².

F. — DÉFINITION DU RETARD

16. Lorsque l'on veut définir le retard, il faut tenir compte de l'impossibilité de fixer avec précision les dates des différentes opérations du transport maritime²³. Toutefois, on peut se reporter à la définition souple du retard qui se trouve à l'article 19 de la Convention CMR²⁴ :

"Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le *délat convenu* ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la *durée effective*

²¹ Voir à la note 10 une discussion de la portée des termes "quant aux marchandises" dans la Convention de Bruxelles. Il convient d'observer que le destinataire peut être mis dans l'impossibilité de disposer des marchandises nécessaires à ses opérations, ce qui aura pour effet probable de lui faire subir une perte économique, aussi bien en cas de perte ou de dommage grave qu'en cas de retard à la livraison.

²² Il convient de noter que la disposition sur le retard ne reprend pas la restriction "pendant que les marchandises étaient sous garde", applicable à la perte ou au dommage quant aux marchandises. La disposition plus large prévoyant que le transporteur est responsable "de toute perte ou dommage résultant d'un retard à la livraison des marchandises..." semble donc pouvoir s'appliquer aux cas où le transporteur, manquant à ses obligations contractuelles, ne prend pas en charge les marchandises, retardant ainsi la livraison par un autre transporteur auquel il a fallu avoir recours parce que le premier transporteur n'a pas rempli ses obligations.

Dans leurs réponses, le Pakistan et le Secrétariat du Comité juridique consultatif africaino-asiatique ont présenté un projet de proposition tendant à étendre explicitement la responsabilité du transporteur au cas où les dommages résultent d'un retard survenu avant la prise en charge par le transporteur : "Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage causé par un retard, que ledit retard provienne du fait que le navire est arrivé trop tard aux fins de l'exécution du contrat de transport ou de l'exécution tardive du contrat de transport."

²³ L'établissement d'un calendrier précis est impossible en raison de différences dues à des facteurs tels que les conditions météorologiques, la vitesse de croisière de chaque navire, la durée des escales et les itinéraires suivis, les dispositions spéciales applicables à la manutention de certaines marchandises et la relation entre la charge du navire et sa vitesse. On trouve dans un traité la définition suivante du retard : "Pour chaque opération, il est possible d'établir l'écart existant entre le voyage le plus rapide et le plus lent d'un navire appartenant au type employé. Le retard ne peut être invoqué pour exercer un recours que si, par la négligence du transporteur, la durée du transport a excédé la durée habituelle du voyage le plus lent." A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, 4^e édition, Baltimore, 1953, p. 263.

²⁴ Dans leurs réponses, la France, la Norvège, la Suède, UNIDROIT et le Comité maritime international ont tous proposé l'article 19 de la Convention CMR comme modèle d'un projet de définition du retard dans la nouvelle convention sur le transport maritime de marchandises.

du transport dépasse, compte tenu des circonstances, et notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour rassembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents ²⁵."

17. Cette disposition de la Convention CMR définit le retard, en l'absence d'un délai convenu par les parties, comme une "durée effective du transport" excessive. Pour définir le retard lorsqu'il s'agit du transport de marchandises par mer, il est peut-être préférable de mettre l'accent sur le défaut de livraison des marchandises en temps voulu plutôt que sur la durée effective du transport, pour être certain qu'il existera une voie de recours dans les cas où le retard provient non de la durée excessive du voyage, mais du retard ou de l'absence de prise en charge par le transporteur. C'est pourquoi le seul critère intervenant dans le projet de définition ci-après est celui de la date de livraison :

"Projet de disposition B

"Il y a retard à la livraison lorsque le transporteur ne livre pas les marchandises, conformément à l'article [...] ²⁶, à la date expressément convenue entre les parties ou, s'il n'a pas été convenu de date, à la date de livraison la plus tardive qui pourrait être normalement exigée d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait."

18. L'inclusion dans le projet de disposition B des mots "date expressément convenue entre les parties" vise à donner effet à tout accord exprès des parties fixant la date précise de la livraison mais non à une disposition générale déchargeant le transporteur de sa responsabilité du fait des conséquences d'un retard.

19. Le Groupe de travail estimera peut-être utile d'envisager une autre solution consistant à supprimer dans le projet ci-dessus l'expression "à la date expressément convenue entre les parties ou, s'il n'a pas été convenu de date," ce qui aurait pour effet d'appliquer à tous les contrats de transport une norme commune, à savoir le temps qu'il est raisonnable d'allouer "à des transporteurs diligents, compte tenu des circonstances de fait". L'application de cette norme commune pourrait s'avérer utile dans la mesure où elle s'opposerait à ce qu'un transporteur s'exonère de sa responsabilité

pour retard en insérant dans le connaissance une date de livraison éloignée ²⁷.

20. Ce projet de définition du retard, en même temps qu'il fait appel à la notion générale de conduite qui peut normalement être attendue d'un "transporteur diligent", tient compte "des circonstances de fait". En effet, on pourrait dire sous une autre forme qu'il faut se demander comment un transporteur diligent, se trouvant dans la situation du transporteur partie au contrat, aurait effectué le transport considéré dans les mêmes circonstances; lorsqu'on estime qu'un transporteur normalement diligent aurait livré les marchandises plus tôt, il y a retard. Les usages commerciaux et portuaires et les caractéristiques du navire transporteur seront les facteurs essentiels dont il sera tenu compte pour déterminer s'il y a ou non retard.

21. Naturellement, l'existence d'un "retard" n'engage pas automatiquement la responsabilité du transporteur puisque celui-ci peut prouver qu'il n'a pas commis de faute étant donné que "lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement ou le retard et ses conséquences" ²⁸. Par ailleurs, ce projet applique le principe selon lequel, dans le cadre des règles de base de la responsabilité du transporteur, la charge de la preuve incombant respectivement au transporteur et au propriétaire des marchandises doit être la même, qu'il s'agisse d'un retard ou de tout autre cas de perte ou dommage ²⁹. Ainsi, en vertu de la règle modifiée sur la responsabilité de base du transporteur examinée au paragraphe 13 et de la définition du retard énoncée ci-dessus, il suffit au propriétaire des marchandises d'établir une présomption de "retard" pour faire passer au transporteur la charge de prouver que ni lui ni ses agents ou préposés ne sont à blâmer pour le retard ³⁰.

²⁷ Cependant, dans la situation inverse, le transporteur ne serait toujours pas tenu pour responsable, lorsque le délai de livraison convenu est extrêmement court, s'il pouvait prouver qu'aucune faute ne lui est imputable. Pour une discussion de la responsabilité du transporteur en cas de retard, voir le paragraphe 21 ci-après.

²⁸ Voir le projet de disposition A au paragraphe 13 ci-dessus; la section du dispositif établissant la responsabilité du transporteur en cas de retard écarte cependant cette responsabilité si "le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement ou le retard et ses conséquences".

²⁹ Dans sa réponse, l'Union des Républiques socialistes soviétiques estime qu'il faut appliquer au retard la règle générale du projet de disposition établissant la responsabilité du transporteur pour toute perte ou dommage aux marchandises dans le cas où il a commis une faute. Voir compilation (dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe), partie D.

³⁰ On estime généralement que pour déterminer s'il y a eu "faute" il faut automatiquement tenir compte des circonstances propres tant au voyage considéré qu'aux transports maritimes en général; il est indiqué dans un certain nombre des réponses reçues par le Secrétariat que ces circonstances spéciales doivent être prises en considération dans toute définition du retard. La question des dommages résultant d'un retard causé par des mesures prises en vue de sauver des vies ou des biens en mer a déjà été traitée par le Groupe de travail à sa cinquième session lorsqu'il a adopté la disposition prévoyant que "le transporteur n'est pas responsable des pertes ou des dommages résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer" (rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5), par. 54 2), 55, voir également compilation, partie F).

²⁵ C'est nous qui soulignons. Il n'existe aucune définition du retard ni dans la Convention de Varsovie ni dans la Convention CIM de 1962.

Le paragraphe 1 de l'article 11 du projet de convention TCM établi par la Réunion mixte OMCI/CEE (voir note 19) définit ainsi le retard : "Il y a retard à la livraison lorsque l'ETC n'a pas mis les marchandises à la disposition des destinataires dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective de l'ensemble du transport combiné a dépassé, compte tenu des circonstances de fait, le temps qu'il est raisonnable d'allouer pour l'accomplissement diligent du transport combiné entier." Dans leurs réponses, l'UNIDROIT et l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (Berne) ont estimé que la définition contenue dans le projet de convention TCM fournissait un exemple à suivre.

²⁶ La définition de la livraison est celle qui a été établie par le Groupe de travail au paragraphe ii du texte révisé de l'alinéa e de l'article 1 qu'il a proposé. Voir rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session, par. 14, 1); *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, compilation, partie B* (voir plus haut dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe).

G. — APPLICATION DES RÈGLES LIMITANT
LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE RETARD

22. Les tribunaux ont généralement décidé que les règles limitant la responsabilité du transporteur découlant de la Convention de Bruxelles de 1924 sont applicables en cas de perte résultant d'un retard³¹.

Le paragraphe 5 de l'article 4 de cette convention est ainsi conçu :

"Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement³²."

23. L'expression "les concernant (les marchandises)" soulignée dans la citation ci-dessus a été utilisée par la jurisprudence pour étendre l'application de la disposition sur la limitation de la responsabilité du transporteur à la perte économique résultant d'un retard. En conséquence, la somme des indemnités que le transporteur pouvait être tenu de payer en réparation de la perte ou dommage matériels et de la perte économique subie par l'expéditeur ou le destinataire ne pouvait être supérieure à la limite fixée au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles.

24. Toutefois, à sa cinquième session, le Groupe de travail a adopté un projet de disposition sur la limitation de la responsabilité, qui prévoit notamment³³ :

"Article A

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

25. Etant donné que dans la formule citée au paragraphe précédent, le terme général "concernant" les marchandises, employé dans la Convention de Bruxelles,

³¹ Tribunal de commerce d'Anvers, 13 juin 1955, J. P. A. 1955, p. 371; *Badhwar v. Colorado*, 1955, A. M. C. 2139, confirmé en 1957, A. M. C. 1972; *Comercio Transito v. Lykes Bros.*, 1957, A. M. C. 1188; *Renton v. Palmyra*, 1956 2) L. I. L. Rep., p. 87. Voir également Stéphane Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, 2^e édition, Londres, 1960, p. 165 et suivantes; *Atlantic Mutual Insurance Co. v. Poseidon Schiffahrt G. m. b. H.* (1963) A. M. C. 665. Tous les commentateurs partagent cette opinion : 1 Carver, *Carriage by Sea*, 12^e édition, 1971, p. 193. II-Rodière, *Traité général de droit maritime*, 1968, p. 417.

³² L'alinéa a de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968 contient une disposition similaire quant au fond : "A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne sera en aucun cas responsable des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité, ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable."

³³ C'est nous qui soulignons; voir compilation (dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe), partie J.

a été remplacé par l'expression plus restrictive "les pertes ou les dommages causés aux marchandises", il est probable que, sous sa forme actuelle, le projet de disposition sur la limitation de responsabilité du transporteur ne s'applique pas à la perte économique subie par le chargeur du fait d'un retard ou même de pertes ou dommages matériels causés aux marchandises. Si le Groupe de travail adopte le point de vue retenu dans le projet de disposition A relatif à la définition de la responsabilité du transporteur³⁴, le maintien de l'expression restrictive "les pertes ou les dommages causés aux marchandises" dans la disposition sur la limitation de responsabilité signifierait que la limite par colis ou par unité de chargement ne s'applique qu'en cas de pertes ou dommages matériels et qu'il n'existe aucune limitation de responsabilité pour ce qui est de la perte économique.

26. En conséquence, le Groupe de travail estimera peut-être utile d'examiner l'amendement suivant à la disposition sur la limitation de responsabilité élaborée à la cinquième session (les mots à ajouter sont en italique, les mots à supprimer sont entre crochets) :

"Projet de disposition C

"Article A

"1. La responsabilité du transporteur [pour les pertes ou les dommages causés aux marchandises] dans les contrats de transport visés dans la présente Convention 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] concernées, la limite la plus élevée étant applicable."

"Article B

"1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur [en réparation de pertes ou dommages (ou de retards)] quant à [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."

27. Il convient d'observer que le projet de disposition C ne prévoit qu'une seule formule pour le calcul de la limitation de la responsabilité du transporteur, sans qu'il soit tenu compte de la nature de la faute engageant la responsabilité du transporteur ou de celle des pertes ou des dommages causés directement aux marchandises ou subis par le chargeur ou le destinataire en raison de la faute du transporteur. En revanche, deux des principales conventions relatives aux transports contiennent des dispositions spéciales sur la limitation de responsabilité qui ne sont applicables qu'aux cas de responsabilité du transporteur pour retard :

"Article 23 de la Convention CMR

"5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport."

³⁴ Voir aux paragraphes 5, 6 et 7 une discussion des effets du projet de disposition sur la responsabilité fondamentale du transporteur que le Groupe de travail a adopté à sa quatrième session (extraordinaire).

"Article 34 de la Convention CIM"

"2. Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport ³⁵."

28. Le Groupe de travail jugera peut-être bon d'envisager une formule analogue fixant une limitation spéciale de l'indemnité pour perte économique que le transporteur peut être tenu de payer, et qui pourrait être ainsi libellée ³⁶ :

*"Projet de disposition D"**"Article A"*

"1. En vertu de la présente Convention, 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. En vertu de la présente Convention, la responsabilité du transporteur pour des faits autres que les pertes ou les dommages causés aux marchandises visés au paragraphe 1 du présent article ne dépassera pas le [double du] montant des frais de transport imputables aux marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

"3. En aucun cas le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due, en vertu du paragraphe 1 du présent article, en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée."

29. Le projet de disposition D fixe le montant maximum général de l'indemnité par unité de poids ou par colis qui peut être exigé du transporteur en cas de pertes ou dommages matériels causés à la marchandise par l'un des faits qui engagent la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention. Ce projet fixe en outre une limitation spéciale, à savoir un montant équivalant au [double du] prix du transport pour tout préjudice subi par le chargeur ou le destinataire en l'absence de pertes ou de dommages causés aux mar-

chandises. Le projet de disposition D n'établit aucune distinction fondée sur la nature de l'acte ou de l'omission engageant la responsabilité du transporteur; la distinction entre le paragraphe 1 et le paragraphe 2 repose sur la nature de la perte ou du dommage subi. Par exemple, le paragraphe 1 s'applique à tous les cas où des pertes ou des dommages, tels que des avaries, sont causés aux marchandises, que la raison en soit un manque de précaution (par exemple, insuffisance de la réfrigération à bord) ou un retard à la livraison, ou les deux à la fois. De même, le paragraphe 2, qui fixe une limitation spéciale équivalant au [double du] prix du transport, s'applique dans tous les cas où la responsabilité du transporteur est engagée sans qu'il y ait eu de pertes ou de dommages matériels (perte économique) et, en particulier, lorsque la perte est due à un retard à la livraison.

30. Le paragraphe 3 du projet de disposition D indique clairement que les indemnités maxima que le transporteur peut avoir à verser compte tenu des limites de responsabilités visées aux paragraphes 1 et 2 ne sont pas cumulatives ³⁷. En vertu du paragraphe 3, le montant maximum de l'indemnité que le transporteur pourra être tenu de payer ne dépassera jamais la limite par colis ou par unité de poids fixée au paragraphe 1, puisqu'il s'agit du montant maximum pour lequel le transporteur serait responsable en cas de perte totale des marchandises. On peut illustrer l'application de ce projet de disposition par les exemples concrets suivants :

Cas n° 1 : supposons qu'en cours de transport il est causé aux marchandises des dommages matériels s'élevant à 600 dollars; en outre, les marchandises arrivent en retard et, de ce fait, le destinataire, qui ne peut en disposer en temps voulu, subit une perte économique s'élevant à 300 dollars. Supposons enfin que la limite visée au paragraphe 1, calculée par poids et par colis, est de 500 dollars et que la limite calculée sur la base des frais de transports visée au paragraphe 2 est de 200 dollars. Il découle du paragraphe 3 que l'indemnité totale payable par le transporteur sera limitée à 500 dollars, maximum de l'indemnité prévue au paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises.

Cas n° 2 : prenons un exemple légèrement différent et supposons que les dommages matériels causés aux marchandises ne s'élèvent qu'à 50 dollars, la perte économique résultant du retard représentant (comme dans l'exemple précédent) 300 dollars. Dans ce cas, le montant total des indemnités payables par le transporteur sera limité à 50 dollars (par. 1), plus 200 dollars (par. 2), soit 250 dollars au total.

Cas n° 3 : les marchandises ont subi des dommages matériels dus à une mauvaise réfrigération en cours de transport, pour un montant de 600 dollars; le délai de livraison ayant été dépassé, elles ont également subi des avaries pour un montant de 300 dollars et les dommages matériels s'élèvent au total à 900 dollars. La limite de 500 dollars fixée au paragraphe 1 s'applique au cumul des indemnités dues pour les deux types de pertes matérielles; il ne sera pas nécessaire de déter-

³⁵ Dans le texte de la Convention CIM tel qu'il a été révisé en 1970, la responsabilité maximum du transporteur pour le préjudice effectivement causé par un retard a été portée au double du prix du transport par chemins de fer.

L'article 34 du texte de la Convention CIM de 1970 dispose : "1) dans le cas où la durée du transport a été supérieure de plus de 48 heures à la période convenue et où le demandeur n'établit pas qu'une perte ou un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de rembourser un dixième des frais de transport jusqu'à concurrence d'un maximum de 50 francs par expédition; 2) s'il est établi qu'une perte ou un dommage a été causé par le dépassement de la durée convenue du transport, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le double du prix du transport."

³⁶ Dans leurs réponses, la France, la Chambre de commerce internationale, l'Union internationale d'assurances maritimes, l'UNIDROIT et le Comité maritime international se sont tous déclarés favorables à ce que la responsabilité du transporteur en cas de retard soit limitée au prix du transport (la France a également mentionné la possibilité de limiter la responsabilité du transporteur en cas de retard au "double du prix du transport").

³⁷ Dans sa réponse, le Comité maritime international appuie cette solution. De même, le paragraphe 3 de l'article 34 de la Convention CIM, dans la version de 1970, dispose que l'indemnité versée en cas de retard "ne peut se cumuler avec celle qui serait due pour perte totale de la marchandise".

miner dans quelle mesure chacun de ces deux facteurs a contribué à la perte. Puisque l'indemnité payable pour perte matérielle dépasse la limite fixée au paragraphe 1, il ne sera payé aucune indemnité pour perte économique résultant du retard ou d'une autre cause.

31. Il peut être utile de rappeler les limites auxquelles on arriverait dans les exemples cités ci-dessus en appliquant le projet de disposition C. Dans les cas n° 1 et n° 3, le résultat serait le même que si on appliquait le projet de disposition D—500 dollars—puisque, dans le projet de disposition C, c'est la seule limite par unité de poids ou par colis qui s'applique à tous les types de dommages. Dans le cas n° 2, si l'on appliquait le projet de disposition C, qui fixe une limite unique de 500 dollars, le chargeur ou le destinataire pourrait recevoir une indemnité couvrant les dommages matériels (50 dollars) plus sa perte économique (300 dollars), soit 350 dollars au total.

32. Il existe une autre solution, et le Groupe de travail voudra peut-être modifier le projet de disposition D de manière que les limites prévues aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent indépendamment et puissent donc éventuellement se cumuler. Il suffirait pour cela de supprimer le paragraphe 3. Selon cette formule, la responsabilité du transporteur serait limitée à la somme des deux indemnités maxima qu'il pourrait avoir à payer si la perte totale des marchandises ou des dommages matériels graves s'accompagnaient d'une perte économique importante. Il serait également possible d'appliquer le projet de disposition C sous réserve que l'indemnité payable en cas de retard, que le dommage causé soit matériel ou économique ou les deux à la fois, soit limitée au [double du] prix de transport³⁸. Cette solution a l'inconvénient de lier le montant maximum de l'indemnité payable par le transporteur à la nature de sa faute et compliquerait probablement la procédure puisque, une fois l'existence de dommages matériels reconnue, il resterait à déterminer laquelle, parmi les diverses causes possibles engageant la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention, est la véritable cause initiale.

H. — PRÉSUMPTION DE PERTE DES MARCHANDISES RETARDÉES. CAS OÙ ELLES SONT ULTÉRIEUREMENT RETROUVÉES

33. Lorsque les marchandises ne sont pas arrivées dans un délai raisonnable, il peut être difficile de déterminer avec certitude si elles sont perdues ou simplement retardées. L'incertitude peut se prolonger indéfiniment en cas de perte ou jusqu'à la livraison en cas de retard.

34. Le Groupe de travail estimera peut-être utile d'envisager l'adoption d'une disposition permettant au propriétaire des marchandises d'exercer les mêmes droits que si l'on savait les marchandises perdues, après que le délai de livraison, malgré une prorogation, aura été inexplicablement dépassé, mais avant qu'il ait été établi que le transporteur a effectivement perdu les marchandises. Cette disposition préciserait le délai à

l'expiration duquel les marchandises seraient présumées perdues, mais il serait préférable qu'elle établisse également une procédure visant à préserver le droit du propriétaire sur ses marchandises et son droit à réclamer une indemnité pour cause de retard si les marchandises sont en fait retrouvées par la suite³⁹. Deux conventions relatives au transport contiennent des dispositions concernant la présomption de perte des marchandises et le cas où elles sont ultérieurement retrouvées :

35. Article 20 de la Convention CMR (transport par route) :

"1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

"2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

"3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26.

"4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise."

36. Article 30 de la Convention CIM (transport par chemins de fer) :

"1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

"2. L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

"3. Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où

³⁸ Ainsi modifié, le projet de disposition C aurait les effets suivants dans les exemples choisis au paragraphe 30 ci-dessus : cas n° 1, 500 dollars; cas n° 2, 250 dollars, si l'on suppose qu'aucune fraction des 50 dollars de dommages matériels n'est imputable au retard; cas n° 3, 500 dollars.

³⁹ Dans sa réponse, le Comité maritime international fait observer qu'une disposition de ce genre sera nécessaire si le Groupe de travail décide de fixer au montant du prix de transport l'indemnité maximum que le transporteur peut être tenu de payer en cas de retard.

a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

"4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève."

37. Si le Groupe de travail décide d'adopter des dispositions concernant la présomption de perte des marchandises et leur recouvrement ultérieur, il jugera peut-être utile d'examiner le projet de proposition suivant qui s'inspire des dispositions des Conventions CMR et CIM citées ci-dessus :

"Projet de disposition E

*"Présomption de perte des marchandises :
cas où elles sont ultérieurement retrouvées*

"1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées au destinataire, comme il est prescrit à l'article [...] dans les [60] jours qui suivent l'expiration du délai de livraison convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai de livraison, dans les [60] jours qui suivent l'expiration du délai dans lequel un transporteur diligent aurait effectué la livraison dans les mêmes circonstances.

"2. L'ayant droit peut, en recevant du transporteur le paiement de l'indemnité pour les marchandises perdues, demander par écrit à être avisé immédiatement dans le cas où les marchandises seraient retrouvées dans [l'année] qui suivra la date à laquelle il a reçu le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

"3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que les marchandises lui soient livrées contre paiement des créances résultant du bordereau d'expédition et contre restitution de l'indemnité pour perte qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article [...].

"4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si les marchandises n'ont pas été retrouvées dans l'année qui suit la date à laquelle le paiement de l'indemnité a été reçu, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouvent les marchandises."

38. La procédure exposée ci-dessus offre au destinataire un moyen relativement simple d'obtenir une indemnité en cas de retard à la livraison prolongé et inexpliqué. Bien que dans le cas visé au paragraphe 1 l'ayant droit puisse considérer que les marchandises sont perdues, le transporteur peut réfuter la présomption de perte en établissant qu'elles ne sont en fait que retardées et non pas perdues. En même temps, ce projet de règle concernant la présomption de perte des marchandises et le cas où elles sont ultérieurement retrouvées offre une protection au destinataire de marchandises perdues, mais ultérieurement retrouvées dont la valeur excède considérablement le montant maximum de l'indemnité que le transporteur est tenu de payer en vertu de la Convention, empêchant ainsi le transporteur de retirer un profit indu de son inobservation des délais de livraison. Le Groupe de travail préférera peut-être prolonger et, éventuellement, porter à deux ans la période pendant laquelle, lorsque les marchandises sont retrouvées, le destinataire peut restituer l'indemnité reçue pour les marchandises présumées perdues et en exiger la livraison.

DEUXIÈME PARTIE : DOMAINE D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA CONVENTION

A. — INTRODUCTION

1. A sa cinquième session, le Groupe de travail¹ a décidé d'examiner, à sa sixième session, entre autres sujets, le domaine d'application de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Convention de Bruxelles de 1924)².

2. La présente partie du troisième rapport du Secrétaire général répond à la demande par laquelle le Groupe de travail a prié le Secrétaire général d'établir un document sur le domaine d'application géographique de la Convention, c'est-à-dire sur les rapports qui doivent exister entre le transport de marchandises et un

Etat contractant pour que les dispositions de la Convention soient applicables.

B. — DISPOSITION DÉFINISSANT LA PORTÉE DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924

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

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants."

4. Selon certains, cette brève disposition est peu satisfaisante en raison de la portée restreinte qu'elle attribue à la Convention et des difficultés d'interprétation qu'elle soulève, comme en témoigne la diversité des solutions données par les Etats aux problèmes relatifs à la portée de la Convention³. On remarquera égale-

¹ Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session, Genève, 5-16 février 1973 (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5), par. 75.

² Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 157; *Registre des textes*, vol. II, p. 136.

³ Voir Comité maritime international, Actes de la XXIV^e Conférence tenue à Rijeka en 1959 (ci-après dénommés Actes (Suite de la note p. suiv.))

ment qu'en incorporant les règles de fond de la Convention dans leur système juridique national certains Etats contractants leur ont donné une portée plus large que ne l'exige l'article 10⁴.

5. Les principaux problèmes que pose la rédaction de l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 sont les suivants :

a) L'article 10 ne limite pas expressément l'application de la Convention au transport *international* de marchandises; en conséquence, si l'on s'en tient à la lettre de l'article, la Convention s'applique à un contrat de transport d'un port à un autre situés dans le même Etat. Certains Etats contractants⁵ ont adopté cette solution tandis que d'autres refusent d'appliquer la Convention à ce que l'on a qualifié de relations juridiques à caractère essentiellement "interne"⁶. Les systèmes juridiques qui ne donnent application à la Convention qu'en cas de transport international appliquent le critère de la destination étrangère de la marchandise (c'est le cas de l'Italie) ou celui de la nationalité des parties au contrat de transport (c'est le cas de la France).

b) Selon l'article 10, si le connaissement est "créé" dans un Etat non contractant, la Convention ne sera pas applicable même si les marchandises sont chargées dans un port situé sur le territoire d'un Etat contractant. Le plus souvent, le connaissement est créé au port de chargement mais il y a des cas où il est créé dans un autre Etat.

Lorsqu'ils ont pris les dispositions nécessaires pour rendre la Convention de Bruxelles de 1924 applicable sur leur territoire (même avant le Protocole de Bruxelles de 1968), de nombreux Etats ont adopté, au lieu du critère de l'Etat dans lequel le connaissement a été créé, utilisé dans la Convention, celui de l'Etat où le transport maritime a commencé. Ainsi, au Royaume-Uni, le *Carriage of Goods by Sea Act* prévoit que les règles s'appliqueront à l'égard "des navires transportant des marchandises au départ de tout port situé en Grande-Bretagne"⁷. Il est prévu dans le *United States Carriage of Goods by Sea Act* qu'il s'applique :

"à tous les contrats de transport maritime de marchandises à destination ou au départ de ports situés sur le territoire des Etats-Unis . . ."⁸. (La mise en italique est due au Secrétariat.)

c) La Convention ne s'applique pas lorsque le connaissement a été créé dans un Etat non contractant

même si l'Etat où se trouve le port dans lequel les marchandises ont été déchargées est un Etat contractant. Ainsi, lorsque l'Etat où les marchandises ont été déchargées est un Etat contractant, mais que le lieu de création du connaissement (ou le lieu de chargement) n'est pas situé dans un Etat contractant, le tribunal d'un Etat contractant ne sera pas tenu d'appliquer la Convention; il aura recours à ses propres règles de conflits de loi pour déterminer la loi applicable. Cette question est largement controversée; on a proposé des solutions divergentes qui seront examinées plus loin. On rappellera à cet égard que les dispositions prises par certains Etats, dont les Etats-Unis, la Belgique et la France, pour donner application à la Convention, ont élargi la portée des règles de la Convention au point qu'elles régissent tous les transports de marchandises à destination de leurs ports⁹.

d) De nombreux Etats contractants n'ont pas donné plein effet à l'article 10 dans les dispositions qu'ils ont prises pour incorporer la Convention à leur droit national. Selon l'article 10, "les dispositions de la Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants" (c'est nous qui soulignons). Cependant, les dispositions adoptées dans de nombreux Etats contractants concernant la portée de la Convention prévoient que les règles établies par la loi s'appliqueront aux connaissements créés sur le territoire de l'Etat qui adopte ces dispositions ou au transport de marchandises à partir de l'Etat qui adopte ces dispositions. De telles dispositions ont conduit à se demander si les tribunaux d'un Etat contractant (C1) appliqueront les règles de la Convention à un connaissement créé dans un autre Etat contractant (C2). Si la législation de C1 prévoit seulement que tous les connaissements créés sur le territoire de C1 ou toutes les marchandises transportées à partir de C1 sont régis par les règles de la Convention, les tribunaux de C1 peuvent n'être pas tenus d'appliquer ces règles au transport effectué à partir d'un autre Etat contractant (C2). Ce problème se pose, par exemple, en ce qui concerne le *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act* de 1924, qui dispose en son article premier :

"1. Sous réserve des dispositions de la présente loi, les règles s'appliquent en ce qui concerne le transport maritime de marchandises sur des navires transportant des marchandises à partir de tout port situé en Grande-Bretagne ou en Irlande du Nord à destination de tout autre port, qu'il soit ou non situé en Grande-Bretagne ou en Irlande du Nord"¹⁰. (La mise en italique est due au Secrétariat.)

(Suite de la note 3.)

de la Conférence de Rijeka), p. 134 à 137; Legendre, la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1968, *Droit maritime français*, p. 387 et 392 à 395 (1968).

⁴ Voir par exemple *United States Carriage of Goods by Sea Act*, 46 USCA 1300 à 1315, sect. 13; Belgique, loi du 28 novembre 1929, art. 91, Code de commerce belge, cité dans 2 Carver, *Carriage by Sea*, p. 1344 (12^e éd., 1971); France, loi du 18 juin 1966, art. 16.

⁵ Voir par exemple : Royaume-Uni, *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924, art. 4.

⁶ Il s'agit notamment de la France et de l'Italie. Carver, *Carriage by Sea* (12^e éd., 1971), p. 1345 et 1347.

⁷ La question s'est posée de savoir si le texte en question ne s'applique qu'aux marchandises qui ont été chargées sur un navire en Grande-Bretagne ou s'il s'applique également aux marchandises qui ont été chargées ailleurs, mais qui se trouvaient à bord lorsque le navire a fait escale dans un port britannique au cours de son voyage. Voir Scrutton, *Charter-Parties* (17^e éd., 1964), p. 400.

⁸ *United States Carriage of Goods by Sea Act*, sect. 13.

⁹ La loi belge déclare par exemple : "Tout connaissement négociable relatif au transport de marchandises par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, à destination ou à partir d'un port du Royaume ou de la colonie, est soumis aux règles suivantes : . . ." Voir Carver, note 4 ci-dessus.

¹⁰ Le problème se pose avec moins d'acuité lorsqu'il s'agit de dispositions telles que celles qui ont été prises par les Etats-Unis pour incorporer la Convention dans leur droit interne. Le *United States Carriage of Goods by Sea Act* dispose, en son article 13 : "La présente loi s'applique, en matière de commerce extérieur, à tous les contrats de transport maritime de marchandises à destination ou au départ de ports situés sur le territoire des Etats-Unis". Ainsi, tant que le transport s'effectue à destination d'un port des Etats-Unis, la Convention s'applique. Cependant, si le transport de marchandises ne s'effectue ni au départ ni à destination des Etats-Unis, le connaissement n'est pas régi par les dispositions du *United States Carriage of*

On notera que ce texte prescrit aux tribunaux du Royaume-Uni d'appliquer la loi (donc les règles de la Convention) au transport de marchandises effectué au départ d'un port du Royaume-Uni, mais ne prescrit pas l'application de la loi au transport effectué au départ d'un port situé dans un autre Etat même si cet Etat est partie à la Convention. Le tribunal britannique compétent s'en remettra à ses propres règles de conflits de loi pour déterminer la loi applicable¹¹. Certes, les règles de conflits peuvent conduire à l'application de la Convention lorsque les marchandises sont transportées à partir d'un Etat qui est partie à la Convention; mais le résultat n'est pas toujours aisément prévisible, et, dans un cas semblable, il peut être fait échec à l'application de la Convention, qu'attendent les Etats parties.

C. — PROJET DE RIJEKA/STOCKHOLM SUR LE DOMAINE D'APPLICATION

6. En raison des critiques formulées à l'égard de la disposition relative au domaine d'application énoncée à l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, la XXIV^e Conférence du Comité maritime international (CMI) qui s'est tenue à Rijeka a amplement examiné la question. La Conférence de Rijeka a adopté un projet de proposition de révision de l'article 10¹² qui a été incorporé au projet de protocole adopté à la XXV^e Conférence du Comité maritime international qui a eu lieu à Stockholm en 1963¹³.

7. Le texte du projet d'article 10 de Rijeka/Stockholm est le suivant :

“Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises d'un Etat à un autre et sous l'empire duquel le port de chargement, le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement se trouvent dans un Etat contractant, quelle que soit la loi régissant le connaissance et quelle que soit la nationalité du navire, du chargeur, du destinataire et de tout autre intéressé.”

8. Le projet de Rijeka/Stockholm vise à élargir le domaine d'application et à faire disparaître les ambiguïtés du texte de la disposition de la Convention sur

le domaine d'application qui avait donné naissance à des interprétations divergentes au niveau des Etats. Il fallait, pour atteindre les objectifs de ce projet, déterminer des critères précis pour délimiter le champ d'application de la Convention. Les principales caractéristiques du projet de Rijeka/Stockholm sont les suivantes :

a) “D'un Etat à un autre.” Cette expression élimine la possibilité, qui existait dans l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, de faire régir par la Convention le transport de marchandises d'un port à un autre port du même Etat contractant. Cette formule précise clairement que l'application de la Convention n'est obligatoire qu'en matière de transport international de marchandises et l'on tient compte ainsi des objections (voir par. 5, a, ci-dessus) à l'application de la Convention au cabotage.

b) “Le port de chargement, le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement se trouvent dans un Etat contractant.” A la différence de l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, le projet de Rijeka/Stockholm prévoit trois critères possibles pour l'application de la Convention :

- i) “Le port de chargement”;
- ii) “Le port de déchargement” énoncé dans le connaissance;
- iii) “L'un des ports à option de déchargement”.

Cette dernière expression a été définie comme suit dans le rapport du Sous-Comité international des conflits de loi présenté à la Conférence de Rijeka : “Si pour une raison quelconque des marchandises ne parviennent pas au port de déchargement prévu à l'origine, la Convention doit s'appliquer lorsque le port de destination initial est situé dans un Etat contractant et que le port de déchargement effectif l'est également¹⁴.” Il est apparu, à la suite des débats de la Conférence de Stockholm, que la règle ne s'appliquerait que si le connaissance contenait une stipulation prévoyant un port à option ou des ports à option¹⁵.

c) “Quelle que soit la loi régissant le connaissance.” Cette expression vise à indiquer clairement que les tribunaux des Etats contractants ne peuvent se fonder sur des règles de conflits de loi nationales pour déterminer si la Convention s'applique lorsque le connaissance considéré répond à la définition posée à l'article 10. C'est ainsi qu'en vertu de cette règle les tribunaux anglais ne pourraient faire application de la règle de conflits de loi anglaise pour déterminer la loi applicable à un transport effectué au départ d'un autre Etat contractant à destination du Royaume-Uni; dans un cas semblable, les tribunaux britanniques accepteraient les règles de la Convention comme constituant la loi applicable.

d) “Quelle que soit la nationalité du navire, du chargeur, des destinataires et de tout autre intéressé.” Cette formule vise à exclure la possibilité d'utiliser la nationalité du navire ou de toute personne intéressée par le transport comme critère d'applicabilité de la Convention. L'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 n'exclut pas expressément la possibilité d'utiliser la nationalité comme critère et, ainsi qu'il est dit plus haut, les juridictions nationales ont parfois eu recours à

Goods by Sea Act et les tribunaux des Etats-Unis ne sont pas tenus d'appliquer la Convention (ni les règles du *United States Carriage of Goods by Sea Act*), même si le connaissance a été créé dans un autre Etat contractant et qu'il s'applique à un transport entre d'autres ports situés sur le territoire d'Etats contractants.

¹¹ A la Conférence du Comité maritime international qui a eu lieu à Rijeka, le délégué de la Grande-Bretagne a déclaré : “Selon le droit britannique, le tribunal doit en premier lieu déterminer quelle est la loi du contrat ou, en d'autres termes, quelle est la loi qui régit le contrat. Il doit ensuite chercher à savoir si la loi du contrat rend l'application des règles de La Haye obligatoire. Ainsi, si un connaissance est créé dans un pays étranger à l'occasion d'un transport à destination de l'Angleterre et que ledit pays applique les règles de La Haye dans sa législation, mais que le connaissance est néanmoins régi par la loi anglaise, le tribunal anglais n'appliquera pas les règles de La Haye parce que, en vertu de notre droit, les règles de La Haye ne sont d'application obligatoire qu'en cas de transport au départ du Royaume-Uni vers l'étranger.” Actes de la Conférence de Rijeka, p. 377. Voir également Carver, *Carriage by Sea* (12^e éd., 1972), p. 266 à 268, observations sur Vita Food Products c. Unus Shipping Co., [1939] A.C. 277.

¹² Actes de la Conférence du CMI à Rijeka, p. 391.

¹³ Actes de la Conférence du CMI à Stockholm, p. 551.

¹⁴ Actes de la Conférence de Rijeka, p. 137.

¹⁵ Actes de la Conférence de Stockholm, p. 516.

ce critère, particulièrement dans un sens négatif : pour écarter l'application de la Convention lorsque le contrat de transport ne comportait aucun élément d'internationalité¹⁶.

D. — DISPOSITION DU PROTOCOLE DE BRUXELLES DE 1968 DÉFINISSANT LE DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION

9. Les auteurs du Protocole de 1968 portant modification de la Convention de Bruxelles de 1924¹⁷ ont retenu, pour l'article 5 consacré au domaine d'application, certains éléments du projet de Rijeka/Stockholm, tout en y apportant des modifications substantielles. Le texte de l'article 5 est le suivant :

"Article 5

"L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

"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."

10. Le premier paragraphe de l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 fait appel aux notions suivantes :

a) "Transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents." A l'instar du projet de Rijeka/Stockholm, mais à la différence de l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, le texte du Protocole limite expressément l'application de la Convention au transport international de marchandises.

b) "Le connaissement est émis par un Etat contractant." Par cette formule on a retenu à l'alinéa a du premier paragraphe de l'article 5 du Protocole le critère fondamental utilisé dans la Convention de Bruxelles de 1924 pour définir le domaine d'application de la Convention.

c) "Au départ d'un port d'un Etat contractant." L'alinéa b ajoute (en utilisant un vocabulaire différent) l'un des trois critères utilisables qui se trouvaient dans le projet de Rijeka/Stockholm.

¹⁶ Voir par. 5, a, ci-dessus.

¹⁷ Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924, Bruxelles 1968; *Registre des textes*, vol. II, ch. II.

d) L'alinéa c prévoit l'application obligatoire de la Convention lorsque les parties au contrat de transport ont expressément déclaré, en introduisant une "clause paramount" dans leur contrat, que les règles de la Convention s'appliqueraient¹⁸. Selon cette disposition, dès lors que les parties ont expressément déclaré que les règles de la Convention régissent leur contrat, les tribunaux d'un Etat contractant doivent appliquer ces règles même si aucune des conditions d'applicabilité exposées plus haut n'est satisfaite. Comme le projet de Rijeka/Stockholm, l'alinéa c exclut également la nationalité du navire ou celle des personnes intéressées du nombre des critères déterminant l'application de la Convention.

11. Le but du second paragraphe de l'article 5 du Protocole de 1968 semble être de souligner que les Etats contractants s'engagent à appliquer la Convention non seulement aux connaissements relatifs aux transports effectués au départ de leurs propres ports, mais également aux transports effectués au départ de ports de tout autre Etat contractant; en termes plus généraux, l'Etat contractant appliquera la Convention chaque fois que l'une des conditions posées au premier paragraphe sera remplie. Ce paragraphe traite du problème soulevé par les dispositions législatives adoptées par les Etats pour incorporer la Convention à leur droit interne (comme par exemple le *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act*) qui n'exigent l'application des règles de la Convention que si le transport s'effectue au départ d'un port de l'Etat qui a adopté les dispositions en question. Ce problème est examiné de façon plus détaillée au paragraphe 5, d, ci-dessus.

12. Le troisième paragraphe de l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 souligne que les Etats contractants peuvent élargir le domaine d'application de la Convention dans les dispositions qu'ils adoptent pour en incorporer le contenu à leur droit interne; c'est ainsi que les Etats contractants peuvent, lorsqu'ils incorporent la Convention à leur droit national, faire figurer le port de déchargement parmi les critères d'application de la Convention¹⁹.

¹⁸ Une "clause paramount" est une clause du connaissement stipulant que la Convention de Bruxelles de 1924 régira le contrat de transport. Ainsi, on peut lire sur le connaissement CONELINE (connaissement de lignes régulières) : "2. *Clause paramount*. Les règles de La Haye contenues dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, datées de Bruxelles le 25 août 1924, devront s'appliquer au présent contrat, telles qu'elles ont été promulguées dans le pays de chargement. Lorsque ces règles n'auront pas été adoptées dans la législation du pays de chargement, on appliquera la législation correspondante du pays de destination, mais en ce qui concerne les cargaisons pour lesquelles il n'y a pas de dispositions législatives obligatoirement applicables, ce sont les termes de ladite Convention qui devront s'appliquer". Rapport du secrétariat de la CNUDCI sur les connaissements, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.N.2), annexe III, B. Certaines dispositions prises par les Etats pour incorporer la Convention dans leur droit exigent qu'une "clause paramount" soit insérée dans tout connaissement (c'est le cas par exemple des Etats-Unis et du Royaume-Uni) et de nombreux transporteurs introduisent une "clause paramount".

¹⁹ Dans sa réponse, le Gouvernement norvégien indique que "dans la nouvelle législation établie à partir du Protocole, la Norvège — comme les autres pays nordiques — a exercé l'option qui figure au dernier paragraphe de l'article 5 et permet d'étendre le domaine d'application et de rendre les règles de la Convention également applicables aux transports effectués au départ d'un Etat non contractant à destination de l'un quelconque des Etats nordiques".

E. — DISPOSITIONS CONCERNANT LE DOMAINE D'APPLICATION DANS LES CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER, PAR AIR ET PAR ROUTE

1) *Transport de marchandises par chemin de fer : Convention CIM*²⁰

13. L'alinéa 1 de l'article premier dispose :

"La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour *des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants...*" (La mise en italique est due au Secrétariat.)

2) *Transport aérien de marchandises : Convention de Varsovie*²¹

14. L'article premier dispose :

"1. La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

"2. Est qualifié "transport international", au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des Parties, *le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non contractante.* Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention." (La mise en italique est due au Secrétariat.)

3) *Transport de marchandises par route : Convention CMR*²²

15. L'alinéa 1 de l'article premier dispose :

"La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, *lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant.* Il en est ainsi quels

que soient le domicile et la nationalité des parties." (La mise en italique est due au Secrétariat.)

4) *Comparaison entre les dispositions de trois conventions applicables en matière de transport*

16. La Convention concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) ne s'applique qu'aux transports de marchandises sur des parcours empruntant les territoires d'au moins *deux Etats contractants.* La Convention de Varsovie (transport aérien) ne s'applique que si le point de départ et le point de destination sont l'un et l'autre situés dans un Etat contractant; on respecte l'exigence d'un caractère international pour le transport lorsque le point de départ et le point de destination sont situés dans le même Etat contractant en considérant que le transport est international si une escale est prévue dans un autre Etat.

17. La Convention relative au transport de marchandises par route (CMR) est applicable lorsque l'Etat dans lequel la marchandise est prise en charge *ou* l'Etat où la marchandise doit être livrée est un Etat contractant. On notera que cette conception est la même que celle que l'on a retenue dans le projet de Rijeka/Stockholm²³.

F. — AUTRES PROJETS DE PROPOSITIONS

1) *Introduction*

18. Le projet de Rijeka/Stockholm et l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 répondent, sur de nombreux points importants, à une même conception. Les deux textes écartent l'utilisation de la nationalité des parties ou du navire comme critère d'application de la Convention. L'un et l'autre rejettent également l'application sans réserve de la Convention à tout transport maritime international de marchandises; ils rejettent également le principe général qui est à la base de la Convention de Varsovie sur le transport aérien et de la Convention relative au transport de marchandises par chemin de fer et qui veut que les marchandises entrent en contact pendant le transport avec au moins *deux Etats contractants* pour que la Convention s'applique. En outre, le projet de Rijeka/Stockholm et le Protocole de Bruxelles de 1968 exigent l'un et l'autre que le transport soit international pour qu'il puisse être régi par la Convention. Les deux textes acceptent le principe d'utiliser comme critère l'existence d'un contact physique entre *un* Etat contractant et le transport de marchandises considéré pour déterminer si la Convention s'applique ou non.

19. Il existe cependant une différence importante entre les deux textes. Le projet de Rijeka/Stockholm considère que le port de chargement comme le port de déchargement ont des liens suffisants avec le transport de marchandises considéré pour pouvoir figurer au nombre des critères déterminant l'application de la Convention; l'article 5 du Protocole de 1968 ne mentionne pas le port de déchargement des marchandises parmi les critères d'application de la Convention modifiée par le Protocole.

²³ La Convention CMR va également dans le même sens que le projet de Rijeka/Stockholm et le Protocole de 1968 lorsqu'elle écarte l'utilisation de la nationalité des parties comme critère d'application de la Convention.

²⁰ Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), 1952, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241.

²¹ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, de 1929, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. LXXXVII, p. 13. Le Protocole de La Haye de 1955 amendement la Convention de Varsovie comporte quelques modifications de forme à l'article premier mais aucune modification de fond.

²² Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189.

2) *Projet de proposition fondé sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968*

20. Le projet de proposition A se fonde sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968²⁴. Cette disposition a été légèrement modifiée pour tenir compte de l'approche générale adoptée par le Groupe de travail tant pour le fond que pour la forme; ces modifications figurent entre crochets.

21. Le texte du projet de proposition A est le suivant :

"Projet de proposition A

"1. Les dispositions de la Convention s'appliqueront à tout [connaissance] [contrat de transport] relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :

"a) Le [connaissance] [document servant de preuve du contrat de transport] est émis dans [l'un] [l'un quelconque] des Etats contractants, ou que

"b) Le transport s'effectue au départ d'un port situé dans [l'un] [l'un quelconque] des Etats contractants, ou que

"c) Le [connaissance] [document servant de preuve du contrat de transport] prévoit que les dispositions de la 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 au contrat de transport.

"4. 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 aux paragraphes précédents."

22. Paragraphe 1 : on a traité du premier membre de phrase, des alinéas *a* et *b* et du dernier membre de phrase de ce paragraphe au paragraphe 10 ci-dessus. Il semble que l'on a, dans une certaine mesure, ajouté l'alinéa *c* (voir alinéa *d* du paragraphe 10 ci-dessus) au texte du Protocole de 1968 pour compenser l'absence du critère du lieu de déchargement²⁵.

23. Paragraphe 3 : cette disposition, étudiée au paragraphe 11 ci-dessus, impose aux Etats contractants d'utiliser exactement les mêmes critères d'application de la Convention que ceux qui sont prévus dans les dispo-

sitions de ladite Convention²⁶. Elle vise à empêcher que l'on puisse, comme de nombreux Etats l'ont fait dans les dispositions qu'ils ont prises pour incorporer la Convention à leur droit national, substituer à l'alinéa 2 du premier paragraphe du projet de proposition A la formule "est émis en X (le nom de l'Etat prenant les dispositions)" à la formule "est émis dans l'un quelconque des Etats contractants", et, à l'alinéa *b* du projet de proposition A, la formule "le transport s'effectue au départ d'un port situé en X" à la formule "le transport est effectué au départ d'un port situé dans l'un des Etats contractants". Comme on l'a dit à l'alinéa *d* du paragraphe 5 ci-dessus, ce problème s'est posé au Royaume-Uni. Il est peut-être significatif que le *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act* de 1971 (1971 C. 19), qui doit entrer en vigueur lorsque 10 Etats auront ratifié le Protocole de Bruxelles de 1968, reprenne textuellement l'article 5 du Protocole²⁷. Le Groupe de travail voudra peut-être néanmoins examiner si le but du paragraphe 3 est énoncé avec suffisamment de clarté pour susciter de manière générale le type de réponse apportée par le Royaume-Uni dans sa révision.

24. Paragraphe 4 : ce paragraphe est le fruit d'un compromis intervenu à la Conférence diplomatique de 1968 après qu'il a été proposé d'ajouter le port de déchargement aux critères déterminant l'application de la Convention²⁸.

²⁴ Dans leurs observations en réponse à la note verbale, le Gouvernement pakistanais et le Comité juridique consultatif africano-asiatique déclarent que ce paragraphe "semble remplir deux fonctions. Il impose aux Etats contractants l'obligation de faire en sorte que les dispositions de leur droit interne donnant effet à la Convention soient applicables aux connaissements" qui répondent aux critères énoncés dans les paragraphes précédents. "Il semble également poser une règle obligatoire quant au choix de la loi applicable et en imposer le respect aux juridictions des Etats contractants." Compte tenu des différentes interprétations dont fait actuellement l'objet la disposition relative au domaine d'application (art. 10), il est proposé dans la réponse de rédiger le paragraphe 3 de la manière suivante : "Chaque Etat contractant rendra applicables, et les tribunaux de chaque Etat contractant appliqueront, les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus."

²⁵ On déclare dans la note générale sur cette disposition dans *41 Halsbury's Statutes of England* (troisième édition, 1971), p. 1330 : "Sous l'empire du *Carriage of Goods by Sea Act* de 1924, S.3, vol. 31, p. 524, les règles de La Haye ne s'appliquaient qu'aux connaissements émis en Grande-Bretagne ou en Irlande du Nord. L'objet du présent texte est de conférer aux règles une portée aussi large que possible et elles auront force de loi dans le Royaume-Uni lorsque le connaissement sera émis dans un Etat contractant ou lorsque le transport sera effectué au départ d'un port d'un Etat contractant, ou lorsqu'il sera délibérément prévu au contrat même qu'il est régi par les règles."

²⁶ Les auteurs de la proposition tendant à faire figurer le port de déchargement parmi les critères retenus ont présenté une proposition de compromis qui a échoué, mais qui a, très vraisemblablement, facilité l'acceptation du troisième paragraphe de l'article 5 du Protocole. Le texte de la proposition de compromis est le suivant :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises d'un Etat à un autre et sous l'empire duquel le port de chargement, le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement se trouvent dans un Etat partie à la Convention, quelle que soit la loi régissant le connaissement et quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

"2. Toutefois, une partie au présent Protocole peut se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la

²⁴ Dans leurs réponses, les Gouvernements britannique, norvégien et suédois se déclarent favorables à l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968. La Chambre de commerce internationale (CCI), la Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO), le Comité maritime international (CMI) et l'Office central des transports internationaux par chemin de fer se sont également déclarés favorables aux dispositions du Protocole de Bruxelles de 1968 dans les réponses qu'ils ont adressées.

²⁵ Actes de la Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (première phase), Bruxelles 1967, p. 313. L'inclusion de cette disposition n'a pas rencontré d'opposition ferme lors de la Conférence diplomatique. Actes de la Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (deuxième phase), Bruxelles 1968, p. 69 et 70. Dans sa réponse, l'Australie pose la question de l'utilité de l'alinéa *c* (qui est identique à l'alinéa *c* de l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968), "qui semble dépourvu de tout effet quant au fond".

3) *Projet de proposition fondé sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 et sur le projet de Rijeka/Stockholm*

25. Le projet de proposition B comporte à la fois des éléments de l'article 5 du Protocole de 1968 et des éléments du projet de Rijeka/Stockholm. Tout en reprenant la plupart des dispositions de l'article 5 du Protocole de 1968, le projet de proposition B ajoute le port de déchargement parmi les critères utilisables pour déterminer l'application de la Convention. La principale différence par rapport au projet de proposition A tiendrait au passage souligné dans le texte de l'alinéa b du paragraphe 1 ci-après.

26. Le texte du projet de proposition B est le suivant :

"Projet de proposition B

"1. Les dispositions de la Convention s'appliqueront à tout [connaissance] [contrat de transport] relatif au transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :

"a) Le [connaissance] [document servant de preuve du contrat de transport] est émis dans l'un des Etats contractants, ou que

"b) Le port de chargement ou le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement prévu dans les documents servant de preuve du contrat de transport est situé dans l'un des Etats contractants, ou que

"c) Le document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou 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."

27. Alinéa a : lorsque l'on a révisé la règle au moyen du Protocole de Bruxelles de 1968, on a conservé le critère de l'Etat de l'émission, qui est le seul critère d'application prévu par l'article 10 de la Convention de 1924, bien qu'il n'ait pas été retenu dans le projet de Rijeka/Stockholm.

28. Alinéa b : l'expression "ports de chargement . . . dans l'un des Etats contractants" correspond à celle qu'a utilisée le Groupe de travail lorsqu'il a rédigé les dispositions concernant la durée de la responsabilité, l'élection de for et l'arbitrage.

29. Dans leurs réponses, les Gouvernements français²⁹, australien et pakistanais se déclarent expressément favorables à la possibilité d'utiliser, pour

Convention telle que modifiée par le Protocole aux connaissances émis dans un Etat qui n'est pas partie au présent Protocole."

Actes de la Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (deuxième phase), Bruxelles, 1968, p. 66.

Dans sa réponse, le Gouvernement pakistanais déclare, au sujet de la disposition figurant au paragraphe 4 du projet de proposition A : "Si les Etats contractants font usage de cette faculté, différentes législations nationales risquent d'avoir des champs d'application très différents, ce qui peut engendrer une certaine incertitude. . ." Les commentaires du secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique vont dans le même sens.

²⁹ Dans sa réponse, le Gouvernement français explique que la loi française du 18 juin 1966 ne se borne pas à étendre le domaine d'application de la Convention comme on le prévoit

déterminer l'application de la Convention, le critère du "port de déchargement", qui figure dans le projet de proposition B; en revanche, dans sa réponse, le Gouvernement du Royaume-Uni s'y déclare expressément hostile³⁰.

30. Le port de déchargement figurait dans le projet de Rijeka/Stockholm parmi les critères d'application de la Convention³¹. On l'a cependant supprimé du projet de disposition sur le domaine d'application soumis à la Conférence diplomatique in 1968. A cette conférence, on a avancé les arguments suivants en faveur de l'inclusion du port de déchargement parmi les critères d'application de la Convention : "Le port de déchargement est de loin le port le plus important car c'est là que les différends surgissent le plus souvent et les actions en dommages et intérêts sont le plus souvent intentées au lieu du port de déchargement et non pas à celui du port de chargement³²."

31. Contre l'inclusion du port de déchargement, on a invoqué les arguments suivants à la Conférence diplomatique de 1968 :

a) "En appliquant ces règles [les règles de la Convention], les Etats accomplissent un acte de gouvernement, exercent certains pouvoirs conférés aux gouvernements et. . . ils doivent, dans cet exercice, faire preuve de la plus grande circonspection en ce qui concerne la compétence d'autres pays. Ces dispositions réglementent les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports maritimes. Il est vrai qu'elles ne portent pas sur des questions telles que le prix ou le taux auxquels ces marchandises peuvent être transportées, mais le principe est tout à fait le même.

"Je pense que chaque délégation protesterait si un pays ou un groupe de pays décidaient unilatéralement de réglementer les conditions ou les taux auxquels les marchandises arrivent dans leurs ports, quelles que soient les règles applicables au port de départ. Voilà, exprimé de la façon la plus simple, le problème de compétence que nous nous posons."

b) "Appliquer les nouvelles règles aux connaissances relatifs aux transports venant de l'extérieur aboutirait à multiplier les difficultés en matière de conflits de lois plutôt qu'à les réduire. On ajouterait à la difficulté tenant au fait que les règles régissant le transport des marchandises dépendraient du tribunal devant lequel l'action serait intentée et non des clauses convenues entre le chargeur et l'armateur³³."

dans le Protocole de Bruxelles de 1968; la Convention est rendue applicable aux transports effectués au départ et à destination de tout port français. Ce gouvernement indique dans sa réponse que les législations nationales d'un certain nombre d'autres Etats parties à la Convention de Bruxelles de 1924 comportent des dispositions analogues et il ajoute que la Convention devrait rendre cette solution uniformément applicable.

³⁰ Dans sa réponse, le Royaume-Uni déclare qu' "il s'opposerait à toute extension de la définition de 1968 en vue d'inclure le port de déchargement parmi les lieux entraînant l'application obligatoire des règles".

³¹ La Convention sur le transport de marchandises par route (CMR) utilise le critère du port de déchargement (voir par. 15 et 17 ci-dessus). Dans sa réponse aux questions posées dans la note verbale du Secrétaire général, l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) a recommandé la méthode utilisée dans la Convention CMR.

³² Conférence diplomatique, douzième session (deuxième phase), Bruxelles 1968, p. 51.

³³ Conférence diplomatique, douzième session (deuxième phase), Bruxelles 1968, p. 71 et 72.

32. La Conférence diplomatique a entendu les observations suivantes au sujet de la première objection : "Selon nous, il ne peut aucunement être question d'empiétement sur la compétence d'un Etat non contractant puisque la disposition ne sera applicable que dans les limites de la juridiction d'un Etat contractant³⁴."

33. Le seconde objection paraît être que seule la loi du lieu de conclusion du contrat de transport doit déterminer si les règles de la Convention s'appliquent et que le port de déchargement n'a pas avec l'accord des parties le rapport qui convient. On pourrait cependant invoquer le même argument contre le port de chargement. Il est possible que les marchandises soient chargées dans un port ou un autre sans avoir de rapport particulier avec le système juridique dont relève le port en question; ainsi, le fait que les marchandises aient été chargées en un lieu particulier ou que le document de transport ait été émis en ce lieu peut n'avoir guère d'importance pour le chargeur et pour le transporteur.

34. On sait que la Convention ne traite pas au premier chef de la question de savoir si un contrat de transport a été conclu ni même de questions relatives à l'interprétation des clauses du contrat. En réalité, le but principal de la Convention est de fixer des normes minimales uniformes en matière de devoirs et obligations incombant aux transporteurs, ces normes prévalant, le cas échéant, sur des dispositions contraires du contrat de transport. On peut affirmer que, selon toute vraisemblance, la partie le plus directement intéressée par les normes fixées dans la Convention est le destinataire³⁵. Le plus souvent, on ne découvre les dommages

³⁴ Conférence diplomatique, douzième session (deuxième phase), Bruxelles 1968, p. 51.

³⁵ Dans sa réponse à la note verbale, le Gouvernement australien s'est déclaré favorable à l'utilisation du lieu de déchargement comme critère d'application "compte tenu du fait qu'en pratique l'essentiel du contentieux dans le domaine des contrats étudiés prend naissance au port de destination". Le Gouvernement pakistanais invoque le même argument dans sa réponse.

survenus au cours du transport que lorsque les marchandises parviennent à destination et ce n'est qu'après l'arrivée des marchandises que l'on peut chiffrer l'ensemble des dommages avec quelque certitude. En outre, selon les types de vente les plus courants (f.o.b. port de chargement; c.a.f.; C et F), le risque afférent aux dommages causés en cours de transport est à la charge de l'acheteur-destinataire et non pas à celle du vendeur-expéditeur. Dès lors, pour des raisons d'ordre pratique (parce qu'il se trouve à proximité des marchandises au terme du transport) et d'ordre juridique (parce que c'est normalement lui qui supporte les risques au cours du transport), c'est le destinataire qui doit agir contre le transporteur. L'Etat du destinataire, c'est-à-dire l'Etat du lieu de livraison, a de fortes raisons de lui assurer le jeu de la protection des dispositions normatives de la Convention.

35. La clause "l'un des ports de déchargement à option prévu dans le document servant de preuve du contrat de transport" confirme le fait que l'on ne doit utiliser le lieu de déchargement comme critère d'application de la Convention que s'il a avec le transport des marchandises un rapport certain et non accidentel. Cette formule se fonde sur le projet de Rijeka/Stockholm complété de manière à préciser le contexte dans lequel est utilisée l'expression "ports à option"³⁶.

36. Alinéa c : cette disposition a été examinée à propos du projet de proposition A. On remarquera que, quelle que soit son utilité, une telle disposition revêtirait moins d'importance dans le contexte du projet de proposition B en raison de l'inclusion du port de déchargement parmi les critères utilisables pour déterminer l'application de la Convention.

37. Le projet de proposition B contient une formule identique à celle qui est employée dans le projet de proposition A pour écarter l'utilisation de la nationalité comme critère d'applicabilité de la Convention.

³⁶ Cette conception du sens de l'expression "ports à option" a été exposée à la Conférence de Rijeka. Voir le paragraphe 8, b, ci-dessus.

TROISIÈME PARTIE : DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT AUX DOCUMENTS

A. — INTRODUCTION

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a décidé à sa cinquième session¹ d'examiner à la présente sixième session le domaine d'application de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, de 1924². La deuxième partie du troisième rapport du Secrétaire général porte sur le domaine d'application "géographique" de la Convention — l'effet de l'origine et de la destination du transport maritime. La présente troisième partie examine 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.

B. — LA PRATIQUE ET LE DROIT COURANTS

1) *Disposition de la Convention de Bruxelles de 1924 sur le domaine d'application quant aux documents*

2. L'expression "contrat de transport" est définie de la manière suivante à l'alinéa b de l'article premier de la Convention de Bruxelles :

"b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout autre 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."

¹ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session, New York, 5-16 février 1973 (A/CN.9/76); *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5*, par. 75.

² Ci-après dénommée la "Convention de Bruxelles". *Société des Nations, Recueil des Traités, vol. CXX, p. 157; reproduite dans Registre des textes, vol. II, chap. II.*

3. Le Protocole de Bruxelles de 1968³ portant modification de la Convention de Bruxelles de 1924 a laissé cette définition du "contrat de transport" inchangée.

2) *Incertitude que laisse planer en ce qui concerne le domaine d'application quant aux documents le critère actuel concernant l'existence d'un connaissance ou . . . tout document similaire formant titre*

4. Selon l'article 2 de la Convention de 1924, la conclusion d'un "contrat de transport" relevant du domaine de la Convention entraîne l'acceptation des responsabilités et obligations prévues dans la Convention. On voit donc que la définition de l'expression "contrat de transport" qui figure à l'alinéa b de l'article premier joue un rôle fondamental dans la délimitation du domaine d'application de la Convention. Selon cette définition, "contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport "constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre".

5. Il faut examiner le sens précis de deux expressions essentielles qui apparaissent dans la définition : "connaissance" et "document formant titre". Ces deux expressions soulèvent notamment les problèmes suivants :

i) Quels documents le mot "connaissance" vise-t-il (et, inversement, exclut-il) ?

ii) Quel est l'effet du membre de phrase ajouté "ou par tout autre document similaire formant titre" ? Plus précisément, ce membre de phrase a-t-il pour effet d'étendre le domaine d'application à des documents autres que des "connaissances" ? Ou limite-t-il le domaine d'application lorsqu'un connaissance n'est pas considéré comme un "document formant titre" ? Que signifie l'expression "document formant titre" ?

iii) Quel effet le défaut ou le refus de délivrer un document constatant le transport a-t-il sur l'application de la Convention ?

a) *Sens du mot "connaissance"*

6. Le premier problème tient au fait qu'il existe dans la pratique des transports internationaux deux types de "connaissance" distincts.

7. Un type de connaissance n'identifie pas irrévocablement le destinataire mais prévoit, par exemple, que les marchandises seront délivrées à "l'ordre d'" une personne désignée⁴. Aux termes d'un tel connaissance (souvent appelé connaissance "à ordre" ou "négociable"), le transporteur est tenu de délivrer les marchandises à tout endossataire du connaissance, ce qui signifie que le transporteur ne peut délivrer les marchandises en toute sécurité (et n'est pas tenu de les délivrer) tant qu'on ne lui remet pas le connaissance⁵.

³ Ci-après dénommé le "Protocole de Bruxelles". Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissances, *Registre des textes*, vol. II, chap. II.

⁴ La personne ainsi désignée peut être l'acheteur des marchandises ou une banque qui a émis ou avalisé une lettre de change payable sur présentation de certains documents énumérés, dont le connaissance.

⁵ Si le connaissance est perdu ou si l'on pense qu'il a été détruit, il est éventuellement possible d'obtenir la délivrance en garantissant le transporteur contre la responsabilité qu'il risque d'encourir dans l'hypothèse où un endossataire du connaissance ayant le droit de se faire délivrer la chose exercerait un recours.

En conséquence, la possession d'un tel connaissance "à ordre" commande la délivrance des marchandises. Ce type courant, et traditionnel, de "connaissance" tombe dans le domaine de la Convention de Bruxelles de 1924, quelle que soit la manière dont on interprète la définition du "contrat de transport" posée à l'alinéa b de l'article premier.

8. Certains problèmes d'interprétation se posent cependant car, dans certains ressorts, le contrat de transport peut être constaté par un "connaissance" dans lequel on précise l'identité du destinataire (par exemple, "Destinataire : William Buyer"). Sous l'empire d'un tel connaissance (souvent appelé "*Straight Bill of Lading*", ou "connaissance non négociable"), conformément aux clauses du document et à la législation applicable, un transporteur peut, en toute sécurité, délivrer les marchandises au destinataire désigné ("William Buyer", dans l'exemple ci-dessus) sans exiger la remise du document. Il s'ensuit que la possession d'un tel connaissance "non négociable" ne commande pas la délivrance des marchandises et qu'en conséquence, selon un usage largement répandu (mais pas universel), un "*straight bill of lading*", ou "connaissance non négociable", ne serait pas considéré comme "un document formant titre".

9. On peut légitimement se demander si un contrat de transport constaté par "connaissance" de ce type est régi par la Convention de 1924. Le problème est compliqué par le fait que la pratique utilisée parfois comme équivalent d'un tel "*straight bill of lading*", ou "connaissance non négociable", un document portant une autre dénomination et intitulé, par exemple, "lettre de transport". D'autre part, sous l'empire de ces documents, les droits respectifs des cessionnaires successifs et les obligations du transporteur à l'égard de ces cessionnaires dépendent des dispositions variables du contrat et de la loi nationale. Ainsi, selon la loi française, un connaissance "non transférable" n'est pas régi par la Convention de Bruxelles⁶. Aux Etats-Unis, en revanche, certains documents dénommés "*straight bills of lading*" ont une valeur légale⁷. Compte tenu de l'existence de cette disposition législative, il semble probable que les tribunaux américains estimeront que les "*straight bills of lading*" sont des "connaissances ou documents similaires formant titre" et qu'en conséquence la Convention de Bruxelles s'appliquerait aux "*straight bills of lading*". On peut découvrir une autre source de difficultés dans le fait que, tandis que la plupart des systèmes reconnaissent au connaissance reçu pour embarquement la qualité de document formant titre⁸, certains pays donnent en revanche du "document formant titre" une définition qui n'englobe pas le connaissance "reçu pour expédition"⁹.

⁶ Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1969, par. 483, p. 113.

⁷ 1916 *Federal Bill of Lading Act*, 49 USCA, 81 et suivants.

⁸ Voir, par exemple, Carver, *Carriage of Goods by Sea*, vol. 1, 12^e édition; Londres, 1971, p. 219 (pour le point de vue britannique), et Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, par. 440 et 441, p. 57 et 58 (pour le point de vue français).

⁹ Rodière relève ainsi que selon les codes grec, libanais et yougoslave, seul le connaissance embarqué est reconnu comme "document formant titre"; Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, p. 58, note 3. La question de l'applicabilité avant le chargement (et, partant, la possibilité d'admettre le

(Suite de la note p. suiv.)

10. On constate, en résumé, que le terme "connaissance" est la source de graves imprécisions et d'un manque d'uniformité puisque son régime dans le cadre de la Convention de 1924 varie selon que le transporteur utilise le terme "connaissance" ou un mot équivalent employé dans la pratique et selon la mesure dans laquelle le document est qualifié par la loi locale de "connaissance" "négociable" ou "transférable", ou encore de "document formant titre".

b) *Sens de l'expression "tout document formant titre"*

11. Un auteur affirme qu' "aucun document formant titre similaire à un connaissance ne semble faire l'objet d'un usage général dans la pratique britannique en matière de transports maritimes"¹⁰. Cependant, il est généralement admis en droit britannique que les connaissances "reçu pour embarquement" relèvent du domaine de la Convention de 1924¹¹. On peut parvenir à ce résultat soit en considérant que le connaissance reçu pour embarquement est un "connaissance" au sens de la Convention de Bruxelles, soit en décidant qu'il est un "document similaire formant titre"¹².

12. La question de savoir quels autres types ou catégories de documents peuvent être considérés comme des "documents similaires formant titre"¹³ — si toutefois il en existe — est extrêmement controversée. Ainsi, on admet que la lettre de transport, qui est le document type utilisé pour constater un contrat de transport aérien de marchandises et qui est assez fréquemment employée à l'occasion de transports maritimes de marchandises, n'est pas "transférable" et n'est pas un "document formant titre"¹⁴.

13. On peut douter qu'il y ait un rapport entre les deux parties du membre de phrase "connaissance ou

(Suite de la note 9.)

connaissance reçu pour embarquement au nombre des "connaissances" visés par la Convention) semble avoir été résolue par le Groupe de travail à sa troisième session lorsqu'il a révisé l'alinéa e de l'article premier de la Convention de 1924 afin que "transport de marchandises" couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement...". Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session, Genève, 31 janvier-11 février 1972 (A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV), par. 25, 1); voir également "Compilation", partie B (dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe).

¹⁰ Carver, vol. 1, p. 218, note 12.

¹¹ Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto et Londres, 1965, formule, à la page 2, la proposition générale selon laquelle la Convention de 1924 s'applique bien au connaissance reçu pour embarquement. Voir le même point de vue en droit britannique dans Carver, *Carriage of Goods by Sea*, vol. 1, p. 219; et en droit français, voir Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, par. 440, p. 57 et 58.

¹² Au sujet des imprécisions tenant au terme "connaissance", voir l'exposé ci-dessus aux paragraphes 6 à 10. Pour l'opinion selon laquelle les connaissances "reçus pour embarquement" relèvent du domaine de la Convention de 1924 en tant que "document similaire formant titre", voir Scrutton, *Charter-Parties and Bills of Lading*, p. 406.

¹³ Selon Rodière (vol. 2, par. 491 à 495, p. 122 à 127), les ordres d'expédition établis par le chargeur et les *delivery orders* émis par le porteur d'un connaissance ne sont pas des documents formant titre.

¹⁴ Pour une étude détaillée des lettres de transport insistant sur le fait qu'elles ne sont pas transférables et n'ont pas la valeur de documents formant titre, par opposition aux connaissances, voir McNair, *The Law of the Air*, 3^e éd., p. 182 et 183.

... tout document similaire formant titre". D'une part, on peut prétendre que les derniers mots ("tout document similaire formant titre") signifiaient dans l'esprit des auteurs que le domaine d'application de la Convention de Bruxelles serait limité aux contrats constatés par des "documents formant titre". Mais, par ailleurs, on pourrait estimer que les auteurs pensaient que la Convention de 1924 s'appliquerait à tout "connaissance" (qui, par hypothèse, est un document formant titre) et que l'expression "tout document similaire formant titre" n'a été introduite que pour éviter que des transporteurs émettent des documents qui rempliraient les fonctions essentielles du connaissance mais recevraient une autre dénomination¹⁵. Quoi qu'il en soit, l'expression "document similaire formant titre" ne s'est pas révélée un moyen heureux d'assurer l'application de la Convention de 1924 aux moyens modernes dont on dispose pour constater le contrat de transport : lettres de transport, cartes perforées, feuilles de sortie d'imprimantes ou autres produits de l'âge de l'électronique.

c) *Effet du défaut de délivrance d'un document*

14. A l'alinéa b de son article premier, la Convention de 1924 parle de contrats de transport constatés par un "connaissance ou par tout autre document similaire formant titre". Le fait que l'on mentionne expressément que le contrat de transport doit être constaté par un document soulève des problèmes d'interprétation lorsque, pour des raisons diverses, l'on ne délivre pas ou l'on ne dispose pas de document¹⁶.

15. Les paragraphes 3 et 7 de l'article 3 de la Convention de 1924 confèrent au chargeur le droit de demander qu'il lui soit délivré un connaissance portant certaines mentions déterminées. Bien que l'on puisse se demander, si l'on s'en tient à la lettre du texte, dans quelles mesures la Convention est applicable si un transporteur refuse illégalement de délivrer "un connaissance ou tout autre document similaire formant titre", il ne semble pas que des tribunaux aient permis à un transporteur d'échapper à l'application de la Convention par le simple moyen de son refus illégal de délivrer un connaissance¹⁷.

¹⁵ Sejersted, *OM Haagreglerne (Konossementskonvensjonen)*, 2^e éd., Oslo, 1949, p. 32. On remarquera que l'expression "similar document of title" ("document similaire formant titre") est apparu pour la première fois dans le *Canadian Water Carriage of Goods Act* de 1910.

¹⁶ On peut considérer que la Convention de 1924 s'applique à un contrat de transport donné si à un moment quelconque de son exécution le contrat de transport est "constaté par" un connaissance ou tout autre document similaire formant titre, quand bien même le document est perdu ou détruit par la suite. L'alinéa 2 de l'article 5 de la Convention de Varsovie (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 11) et l'article 4 de la Convention CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, signée à Genève le 19 mai 1956, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189) prévoient expressément l'une et l'autre que "l'absence, l'irrégularité ou la perte" du document en question sont sans effet quant à l'applicabilité de la Convention.

¹⁷ Il est difficile de soutenir que l'applicabilité de la Convention est déterminée directement par le refus de délivrer un connaissance ou un document similaire formant titre, étant donné que les dispositions des paragraphes 3 et 7 de l'article 3 qui prévoient l'obligation de délivrer ce document ne sont applicables, selon une interprétation littérale de l'article 2, qu'à un "contrat de transport" répondant à la définition de

16. On se heurte à des questions plus complexes lorsque le chargeur a le droit de demander qu'il lui soit délivré un document mais s'abstient en fait de le faire et qu'en conséquence il n'est pas délivré de document. Pour certaines juridictions, la question essentielle est de savoir si le transporteur et le chargeur ont, ou n'ont pas, prévu qu'un connaissance serait délivré en temps opportun¹⁸. Selon une autre opinion, il faut considérer les usages du commerce en question et se demander si dans l'intention des parties, "conformément à l'usage en vigueur dans ce type de commerce, le chargeur aurait le droit de demander, à l'embarquement ou après l'embarquement, qu'il lui soit délivré un connaissance" et les "Règles s'appliqueraient à un tel contrat alors même qu'il ne serait pas effectivement demandé ni délivré de connaissance"¹⁹. Selon la loi française de 1966 sur les contrats de transport maritime, le chargeur a le droit de demander qu'un connaissance lui soit délivré, mais la loi s'applique indifféremment, qu'une telle demande ait ou n'ait pas été effectivement formulée²⁰. Toutefois, les opinions et la législation nationale rapportées ci-dessus n'envisagent pas toutes les circonstances dans lesquelles il se peut que l'on ne délivre pas de document et rien ne garantit que les juridictions d'autres pays interpréteraient de la même manière l'alinéa b) de l'article premier de la Convention de Bruxelles.

17. On estime généralement que la Convention ne s'applique pas aux contrats de transports qui doivent être constatés et prouvés selon l'usage par une lettre de transport ou par un simple reçu ou lorsque certaines dispositions relatives à l'expédition ou à la délivrance des marchandises ne sont enregistrées et transmises qu'au moyen d'un ordinateur et autres appareils électroniques²¹. Le transport maritime de marchandises utilisant des documents autres que des connaissances traditionnels semble s'être développé considérablement au cours de ces dernières années. Cette modification de la pratique tient apparemment à plusieurs facteurs : le recours moins fréquent au crédit documentaire (lettres de crédit) dans certains types de commerce; l'im-

portance prise par le transport maritime de marchandises en conteneurs normalisés; et l'emploi accru de l'ordinateur et du traitement électronique de l'information²².

18. Afin d'éliminer les difficultés que soulève l'emploi du mot "connaissance" et de l'expression "document formant titre", le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager la révision de l'alinéa b) de l'article premier de la Convention de Bruxelles (voir plus loin, partie D).

3) Exceptions à l'application de la Convention prévues dans la Convention de Bruxelles de 1924

a) Chartes-parties

19. La Convention de Bruxelles de 1924 exclut les chartes-parties de son domaine d'application. Le deuxième alinéa de l'article 5 déclare notamment :

"Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissances sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'un charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention..."

20. Il n'existe pas de convention internationale qui définisse la charte-partie ou réglemente l'accord dont la charte-partie fait foi. Les types d'accords qui sont constatés par des chartes-parties et qui sont le plus couramment conclus sont définis dans la législation de certains Etats²³ et dans la jurisprudence d'autres Etats.

21. Selon le droit national et la pratique commerciale, la charte-partie constate normalement un contrat passé entre le propriétaire du navire et un affréteur en vue de mettre le navire — en totalité ou en partie — à la disposition de l'affréteur. La charte-partie proprement dite ne constitue pas un reçu de marchandises et n'est pas non plus un document formant titre conférant des droits sur les marchandises. Une charte-partie peut être établie pour d'autres buts que le transport des marchandises (par exemple, le transport de passagers ou le remorquage ou le sauvetage)²⁴. La charte-partie "coque nue" constate un accord par lequel le navire lui-même et la responsabilité de sa gestion et de sa direction sont confiés pour un certain temps à l'affréteur. En revanche, les chartes-parties à temps et au voyage ont pour but d'assurer l'exploitation d'un navire pour une durée déterminée, pour un voyage déterminé ou pour un ensemble de voyages; le fréteur reste parfois responsable de la direction et de la gestion du navire.

22. Il n'existe pas de normes internationales dans le domaine de la responsabilité du propriétaire du navire. Pour certains auteurs, les chartes-parties ont échappé à toute réglementation parce que "l'on a pensé, apparemment, que le pouvoir de négociation des affréteurs et celui des propriétaires s'équilibrent suffisamment et que l'on peut donc leur laisser toute liberté de contracter"²⁵.

l'alinéa b) de l'article premier, qui se réfère lui-même à des contrats "constatés par" un connaissance ou un autre document similaire formant titre.

¹⁸ Carver, *Carriage of Goods By Sea*, vol. 1, p. 202, citant *Pyrene c. Scindia Navigation Co.*, 2 Q.B. 402, 420, et *Anticosti Shipping Co., c. Viateur St. Armand* (1959) [Can Sup. Ct.] *Lloyd's*, vol. 1, Rep. 352 (dans cette dernière affaire, un connaissance avait été effectivement établi bien qu'il n'eût pas été délivré). On trouvera la même opinion dans Tetley, *Marine Cargo Claims*, p. 4 et 5, mais avec cette réserve qu'il faut que le transporteur ait effectivement reçu les marchandises. De la même manière, on considère que le *Carriage of Goods by Sea Act* des Etats-Unis s'applique lorsque les parties ont prévu de délivrer un connaissance bien qu'il n'en ait pas été effectivement délivré un. Voir *Krawill Machinery Co., c. Robert C. Herd and Co.*, 145 F. Supp. 554, 561 (1956).

¹⁹ Scrutton, *Charter-Parties and Bills of Lading*, p. 405. L'auteur soutient plus loin que l'article 6 de la Convention de 1924 s'applique à des cas où normalement les usages du commerce en question exigeraient un connaissance. *Ibid.*, p. 406.

²⁰ Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, par. 392, p. 14.

²¹ A/CN.9/WG.3 (V)/WP.9, un mémoire soumis par la délégation norvégienne à la cinquième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes souligne la tendance récente à n'utiliser pour certains transports que de simples reçus comparables à des lettres de transport, des systèmes de traitement automatique de l'information ou même aucun document du tout.

²² Selvig, *Konnossement og Remburs, Göteborg*, 1970; voir également A/CN.9/WG.3 (V)/WP.9, par. 6.

²³ La loi française du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes définit le contrat d'affrètement et les différents types d'affrètement.

²⁴ Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 263.

²⁵ Gilmore and Black, p. 175.

b) *Exception concernant certains transports non commerciaux : Article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924*

23. Le texte de l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924 est le suivant :

"Article 6

"Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou la diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

"Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

"Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale."

24. Selon l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924, pour qu'un contrat de transport de marchandises échappe au domaine d'application de la Convention, il faut que le transport réponde à un ensemble de caractéristiques prévues audit article²⁶. L'interprétation d'expressions telles que "marchandises déterminées" et "cargaisons commerciales ordinaires", faites au cours d'opérations commerciales ordinaires", a soulevé des problèmes. Cet article ne semble pas être fréquemment invoqué, peut-être, précisément, à cause de certaines difficultés d'interprétation. Néanmoins, l'article 6 permet aux transporteurs, dans certaines circonstances, de passer des contrats de transport de marchandises qui échappent aux règles obligatoires de la Convention de Bruxelles de 1924. On remarquera l'importance fondamentale qui est donnée au fait qu'il n'a pas été ou qu'il n'est pas émis de connaissance et qu'il a été ou qu'il est émis un récépissé non négociable portant mention de ce caractère.

²⁶ Les conditions de l'article 6 se résument de la manière suivante : "a) il doit être délivré un récépissé non négociable; b) il doit s'agir d'un transport de marchandises déterminées; et c) il ne doit pas s'agir d'un transport de cargaisons commerciales ordinaires". Tetley, *Marine Cargo Claims*, p. 6 (1965).

C. — DISPOSITIONS PERTINENTES
D'AUTRES CONVENTIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

1) *Transport par chemin de fer :
Convention CIM (1970)*²⁷

25. Articles premier (par. 1), 6 (par. 1), 8 (par. 1) et 16 (par. 1) :

Article premier (par. 1)

"La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 59."

Article 6 (par. 1)

"L'expéditeur doit présenter pour toute expédition soumise à la présente Convention une lettre de voiture dûment remplie."

Article 8 (par. 1)

"Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, portant la date de l'acceptation."

Article 16 (par. 1)

"Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise, contre décharge et contre paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire."

2) *Transport aérien :*

*Convention de Varsovie (1929)*²⁸

26. Articles premier (par. 1), 5 et 9 :

Article premier (par. 1)

"La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens."

Article 5

"1. Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : "lettre de transport aérien";

²⁷ Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 7 février 1970. Le paragraphe 1 de l'article premier, le paragraphe 1 de l'article 8 et le paragraphe 1 de l'article 16 ont essentiellement la même forme dans les Conventions CIM de 1961 et 1952.

²⁸ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929; *Société des Nations, Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 11. Le Protocole de La Haye, de 1955, portant modification des Conventions de Varsovie, a laissé les articles premier (par. 1, 5 et 9 inchangés pour l'essentiel). Dans le texte anglais du Protocole, l'expression "air waybill" remplace l'expression "air consignment note" ("lettre de transport aérien").

tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

"2. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9."

Article 9

"Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [a à i inclusivement et q], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ²⁹."

3) Transport par route : Convention CMR (1956) ³⁰

27. Articles premier (par. 1) et 4 :

Article premier (par. 1)

"La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents..."

Article 4

"Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention."

D. — DIFFÉRENTES MÉTHODES UTILISABLES POUR DÉLIMITER LE DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION

1) Possibilité de mentionner d'autres types de documents permettant de délimiter le domaine d'application

28. Dans la Convention de Bruxelles de 1924, comme on l'a fait observer, on se fonde sur le critère de la délivrance de certains types de documents pour délimiter le domaine d'application du texte. On a exposé plus haut à quelles difficultés on se heurte lorsqu'on utilise cette méthode (par. 4 à 17).

29. On pourrait pallier les difficultés et les insuffisances qui caractérisent la formule actuellement retenue en énumérant d'autres types de documents qui sont utilisés par la pratique contemporaine ou qui pourraient être utilisés dans l'avenir et qui devraient relever du domaine de la Convention. On pourrait ainsi faire

²⁹ Le Protocole de La Haye a modifié l'article 9, dont le texte est désormais le suivant : "Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2." [Sur la limitation de la responsabilité du transporteur.]

³⁰ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, signé à Genève le 19 mai 1956, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189.

figurer des documents tels que les lettres de transport sur la liste de documents dont la délivrance rendrait la Convention applicable au contrat de transport. Toutefois, cette méthode ajouterait sans doute à la complexité de la Convention et aux difficultés qu'elle soulève. En outre, il est toujours possible de modifier l'intitulé de documents pour échapper à l'application de la Convention. Insister sur le type de documents délivrés (et non sur le contrat de transport) entraînerait donc vraisemblablement des difficultés de rédaction et risquerait de limiter indûment la portée de la Convention. On constaterait sans doute des lacunes dans l'application de la Convention et il faudrait de nouveau introduire des dispositions supplémentaires pour les combler. Il faudrait, par exemple, ajouter une clause à la Convention pour prévoir qu'elle s'applique lorsqu'un document du type prévu dans la Convention est habituellement délivré dans le cadre du contrat de transport en question, mais qu'il n'en est pas effectivement délivré. On pourrait également être amené à ajouter dans la Convention une clause qui traiterait de la question de l'absence ou de l'irrégularité d'un document requis. Il pourrait également être nécessaire d'introduire une nouvelle disposition pour remplir une lacune dans la portée de la Convention lorsque la preuve du contrat de transport est simplement enregistrée par un ordinateur ou un autre système de traitement électronique.

30. En résumé, s'en tenir essentiellement au type de document exigerait que l'on établisse un ensemble de dispositions complexes qui ferait très vraisemblablement apparaître une multitude de nouveaux problèmes d'interprétation ³¹.

2) Domaine d'application englobant tous les contrats de transport de marchandises par mer

31. On peut, au lieu de tenter d'établir une liste de documents dont la délivrance détermine l'application de la Convention, s'en tenir à la conception selon laquelle la Convention est applicable (sous réserve de certaines exceptions expressément prévues) à tout contrat de transport de marchandises par mer. Selon cette conception, que l'on rencontre dans les réponses d'un certain nombre de gouvernements ³², les docu-

³¹ Dans leurs réponses, certains Etats se déclarent satisfaits de l'énoncé actuel de la règle concernant le domaine d'application de la Convention. Dans sa réponse, l'URSS indique que "les dispositions de l'alinéa b de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements selon lesquelles la Convention s'applique en cas de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire n'entraînent aucune difficulté pratique". Dans sa réponse, la Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO) déclare qu'il semble n'exister aucune "raison valable d'imposer des règles strictes qui s'appliqueraient à des documents non établis dans les formes ou au transport effectué en l'absence de tout document, alors qu'il est parfaitement évident, sous l'empire du système actuel, que tout chargeur peut, s'il le désire, demander qu'il lui soit délivré un connaissement ordinaire." Dans sa réponse, l'Office central des transports internationaux par chemin de fer indique que le contenu actuel de l'alinéa b de l'article premier est satisfaisant; on pourrait cependant prévoir l'application de la Convention à certains cas dans lesquels il n'existe pas de documents constatant le contrat de transport dès lors que l'on peut facilement s'assurer des termes du contrat par quelque autre moyen.

³² Il s'agit de l'Australie, de la France, de la Norvège, des Etats-Unis et de la Belgique. Dans sa réponse, l'Australie a déclaré qu'elle "souhaiterait que les règles de La Haye s'appli-

(Suite de la note p. suiv.)

ments éventuellement délivrés prouveraient l'existence d'un contrat de transport et la teneur de l'accord, mais le type de document ou l'absence de tout document n'aurait aucun effet quant à l'applicabilité de la Convention au contrat de transport. Cette conception de la définition du domaine d'application de la Convention n'interdirait pas que l'on introduise une disposition prévoyant que le chargeur peut demander des documents particuliers et poser des conditions quant à leur contenu³³. On ménagerait certaines exceptions à l'application de la Convention; deux de ces exceptions, qui figurent actuellement dans la Convention de Bruxelles, concerneraient, l'une, les chartes-parties (deuxième paragraphe de l'article 5) et, l'autre, certains types particuliers d'accords conclus en vue de transports non commerciaux ou du transport de marchandises d'un type particulier. (art. 6). Dans ces cas, et dans tout autre cas que le Groupe de travail déciderait d'ajouter, la Convention ne s'appliquerait pas au contrat de transport. Le Groupe de travail pourrait examiner ces questions en se demandant s'il est souhaitable de conserver l'article 6 ou toute autre formule qui pourrait éventuellement être étudiée³⁴.

(Suite de la note 32.)

quent automatiquement sans que l'on ait à rechercher si les termes du contrat de transport sont constatés dans un document." De même, la Norvège se réfère dans sa réponse au mémorandum norvégien (A/CN.9/WG.III/WP.9, par. 6 et 7) et indique que, conformément aux vues exprimées dans ce document, le Gouvernement norvégien "pense que la nouvelle loi internationale sur le transport de marchandises par mer ne devrait pas seulement s'appliquer lorsque le contrat de transport est constaté par un connaissement ou une lettre de transport ou un autre document de transport non négociable, mais également lorsque les parties n'ont délivré aucun document. En d'autres termes, la nouvelle loi internationale devrait en principe s'appliquer à tout contrat de transport de marchandises par mer." Dans sa réponse, la France déclare qu'en droit français la loi s'applique en cas de transport maritime, quel que soit le type de document délivré et même en l'absence de tout document. Le Gouvernement français pense qu'il est souhaitable d'adopter une solution semblable sur le plan international; ainsi, la Convention ne serait plus centrée sur les règles relatives aux connaissements, mais sur le contrat de transport maritime. De la même manière, l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) déclare dans sa réponse que l'application de la Convention ne devrait pas dépendre de la délivrance d'un document particulier; la Convention devrait être applicable même lorsque aucun document n'a été délivré. A cet égard, l'UNIDROIT se réfère dans sa réponse à la Convention CMR, qui est applicable même en cas "d'absence, d'irrégularité ou de perte" de la lettre de transport (art. 4). Dans sa réponse, l'Union internationale d'assurances transports (IUMI) indique qu'un bon nombre de ses membres "suggèrent que tous les transports — sauf les transports effectués en vertu de chartes-parties — soient soumis à la Convention sans que l'on ait à se demander si un connaissement ou autre document a ou n'a pas été délivré". La IUMI ajoute cependant que d'autres membres se montrent plus prudents et recommandent que l'expression "tout document similaire formant titre" . . . soit définie de manière précise, comme c'est le cas dans la section 1, 4), du *United Kingdom Act*, de 1889 . . .

³³ Cette conception est semblable à celle qui est adoptée en droit français. La loi française du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes prévoit (en son article 15) que la loi est applicable à tout contrat de transport de marchandises par mer. Selon l'article 18, le transporteur doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement.

³⁴ Dans sa réponse, le Gouvernement du Royaume-Uni fait observer qu'il existe des cas dans lesquels les deux parties peuvent préférer ne pas appliquer la Convention. Ces cas seraient les suivants : "a) lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises n'ayant pas de valeur marchande mais une valeur qui pourrait être difficile à déterminer; b) lorsqu'on utilise des modes

32. On lira ci-dessous le texte d'un projet de disposition dans lequel figureraient les éléments essentiels de cette conception large du domaine d'application de la Convention :

Projet de proposition

1. "Contrat de transport" s'applique à tout contrat de transport de marchandises par mer.

Variante A

2. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux chartes-parties; toutefois, s'il est délivré un [connaissement, une lettre de transport ou tout autre] document constatant un contrat de transport dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ce document doit satisfaire aux exigences de la présente Convention.

Variante B

2. Les dispositions de la présente convention ne s'appliquent pas au transport effectué sous l'empire d'une charte-partie aux termes de laquelle un navire ou la totalité ou [la plus grande partie] [une partie substantielle] des facultés d'un navire sont [louées] pour une durée [déterminée] ou pour un voyage précis. Toutefois, s'il est délivré un [connaissement, une lettre de transport ou tout autre] document constatant un contrat de transport de marchandises par mer dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ce document doit satisfaire aux exigences de la présente Convention.

33. Le *paragraphe 1* du projet de proposition répond à la même conception et est rédigé dans les mêmes termes que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route et que la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport de passagers par mer³⁵. Si l'on adopte une telle formule, il devient superflu : 1) de préciser et de définir divers types de documents dont la délivrance commande l'application de la con-

d'emballage expérimentaux (comme, par exemple, un mode de réfrigération récemment introduit pour des transports de viande au départ de la Nouvelle-Zélande); c) lorsque les caractères physiques de la cargaison rendent l'application des règles de La Haye inopportune (ainsi, dans le cas qui s'est présenté récemment d'un transport de marchandises extrêmement diverses qui avaient été adjudgées par un conseil des prises. Le coût de l'inventaire des marchandises, qui aurait permis de les recenser et de délivrer un connaissement, aurait été hors de proportion avec la valeur des marchandises mêmes. Il a donc été convenu qu'elles voyageraient aux risques du propriétaire des marchandises). Dans sa réponse, le Royaume-Uni souligne que ces cas particuliers sont prévus par l'article 6 des règles de La Haye dans leur forme actuelle. Le Royaume-Uni formule ensuite la proposition suivante : "1) Les présentes règles s'appliquent à tout contrat de transport de marchandises par mer lorsqu'il est délivré un connaissement ou document similaire formant titre. 2) Les présentes règles s'appliquent à tout autre contrat de transport de marchandises par mer, sauf accord contraire exprès entre les parties et insertion d'une déclaration en ce sens dans le document constatant le contrat de transport. 3) Les présentes règles ne s'appliquent pas aux chartes-parties."

³⁵ Paragraphe 1 de l'article premier de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, 1956 (CMR); alinéa b) de l'article premier de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport de passagers par mer, Convention sur le droit maritime, Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur de Belgique, Service des traités, I.V.1968, p. 79.

vention; 2) de traiter expressément de cas dans lesquels les parties utilisent de nouveaux types de documents pour constater le contrat; et 3) de traiter expressément des cas dans lesquels il n'existe aucun document pour diverses raisons déterminables³⁶. Il semble que cette méthode permettrait de réduire les difficultés et les insuffisances inhérentes à la conception qui prévaut dans la Convention de 1924 et de progresser vers le but de la Convention, qui est d'instituer des normes minima obligatoires en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de transport de marchandises par mer.

34. Le texte se référant au "contrat", on pourrait se demander si la définition qui en est donnée rendrait la Convention applicable aux contrats "quantum" ou "selon la demande" ("requirements") ou à d'autres contrats par lesquels le transporteur s'engage à transporter dans l'avenir des marchandises pour le chargeur³⁷. On se souviendra à cet égard que la version révisée de l'alinéa a de l'article premier de la Convention prévoit que : "1) "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"³⁸. Ces textes sembleraient limiter le domaine d'application de la Convention aux accords passés en vue du transport de marchandises déterminées à la suite de contrats "quantum", "selon la demande" ou autres contrats semblables.

35. Le paragraphe 1 se réfère à "tout contrat de transport de marchandises par mer". On utilise les mots "par mer" afin d'exclure l'application de la Convention au contrat de transport de marchandises par les voies navigables intérieures. Cette référence peut suffire à limiter le domaine d'application de la Convention au transport par mer³⁹.

³⁶ Lorsqu'il étudiera le domaine d'application de la Convention, le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner s'il convient de prendre des dispositions expresses pour introduire dans la convention un article qui régirait les utilisations du traitement automatique de l'information en matière de transport de marchandises. A cet égard, dans la réponse à la note verbale de mai 1973, les Etats-Unis déclarent que "l'on pense qu'il conviendrait d'étendre la portée de la Convention aux divers types de documents non établis dans les formes actuellement utilisés en matière de transport maritime. En ce qui concerne les transports pour lesquels aucun document n'est en fait délivré parce que l'opération est enregistrée sur ordinateur, les exigences actuelles constituent une complication superflue." Dans sa réponse, l'Institut international pour l'unification du droit privé insiste également sur l'utilisation croissante des systèmes de traitement électronique et automatique de l'information en matière de transport de marchandises par mer.

³⁷ Dans sa réponse, la Norvège indique que "la Convention devrait réserver le même traitement aux contrats prévoyant le transport répété d'une certaine quantité de marchandises (contrats "quantum") qu'aux chartes-parties". Dans sa réponse, le Comité maritime international (CMI) signale que son sous-comité international considère à cet égard qu'"un régime obligatoire ne convient pas en cas d'affrètement à temps, de contrats au volume, de contrats portant sur des voyages consécutifs et d'affrètements au voyage". On pourrait faire figurer dans une telle liste les "accord généraux de location portant sur certaines périodes".

³⁸ Groupe de travail, rapport sur la troisième session (A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1973, deuxième partie, IV*), par. 14.

³⁹ Dans la deuxième partie du présent rapport, consacrée au domaine d'application "géographique" de la Convention, on présente deux projets de propositions (par. 21 et 26) qui, si l'on retient les termes placés entre crochets, rendraient la Con-

36. On présente au paragraphe 2 du projet de proposition deux variantes sur la question de l'exclusion des chartes-parties du domaine d'application de la Convention⁴⁰. La variante A reprend le texte de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924. On conserve le texte de l'article 5 en considérant qu'il est possible, dans la pratique, de distinguer les chartes-parties des contrats régis par la Convention et que les problèmes d'interprétation qui se poseraient éventuellement dans des cas limites peuvent être résolus par les tribunaux nationaux. Certaines expressions figurent entre crochets parce que l'on pourrait estimer souhaitable de tenir compte de la délivrance de documents autres que des connaissements émis en vertu d'une charte-partie (voir plus haut, par. 11 à 18).

37. La variante B répond à la conception que les Etats-Unis ont proposée dans leur réponse⁴¹. Elle a pour objet de fournir une définition générale de la charte-partie pour permettre de distinguer plus clairement ces contrats des contrats de transport de marchandises relevant de la Convention.

38. Le terme "connaissance" n'apparaît pas seulement dans les articles examinés dans le troisième rapport du Secrétaire général, mais également dans les articles de la Convention suivants : article 3 (par. 3, 4 et 7), article 4 (par. 5) et article 5 (premier paragraphe). Ces articles portent sur des questions qui n'ont pas de rapport avec les problèmes soulevés par le domaine d'application de la Convention dont traite la présente étude. Il importera, toutefois, que le Groupe de travail tienne compte des mesures qu'il prend à l'égard de l'alinéa, b de l'article premier lorsqu'il traitera des difficultés que soulèvent les articles nouveaux dont il est question ci-dessus.

vention applicable à un "contrat de transport". Si le Groupe de travail adopte ces termes placés entre crochets, faisant mention du "contrat de transport", la définition de l'expression "contrat de transport", qui figure dans le projet de proposition exposé plus haut (par. 32, ci-dessus), devrait suffire à limiter le domaine d'application de la Convention aux transports "par mer". En revanche, si le Groupe de travail n'adopte pas, dans la définition du domaine d'application "géographique", la référence placée entre crochets au "contrat de transport", il sera peut-être nécessaire d'indiquer à un autre endroit que la Convention s'applique aux transports "par mer". Voir, par exemple, l'alinéa e de l'article premier tel qu'il a été adopté par le Groupe de travail : "Compilation", Partie B; Groupe de travail, rapport sur la troisième session, par. 14 1).

⁴⁰ Les Etats ci-après se sont déclarés favorables au maintien de l'exclusion des chartes-parties du domaine d'application de la Convention : Etats-Unis, Norvège et Royaume-Uni. Dans sa réponse, le Gouvernement belge estime que la question de savoir s'il convient d'inclure les chartes-parties dans le domaine d'application de la Convention ne devrait pas être réglée tant que l'on n'aura pas rédigé de disposition régissant le transport de marchandises en cas de transport effectué autrement que par un navire affrété en totalité ou en partie.

⁴¹ Le proposition des Etats-Unis est la suivante : "Le transport de marchandises régi par la présente Convention ne comprend pas le transport effectué sous l'empire d'une charte-partie selon laquelle la totalité des facultés ou une partie très importante des facultés du navire est utilisée pour une durée déterminée ou pour un voyage particulier. Toutefois, la présente Convention s'applique au transport de marchandises pour lequel le navire est sous l'empire d'une charte-partie toutes les fois qu'un connaissement ou document similaire délivré sous l'empire ou à la suite d'une charte-partie régit les relations entre le transporteur et le porteur dudit document."

QUATRIÈME PARTIE : ÉLIMINATION DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ DANS LES CONNAISSEMENTS

A. — INTRODUCTION

1. La sixième partie du deuxième rapport du Secrétaire général est consacrée à l'analyse des problèmes fondamentaux que posent les clauses frappées de nullité et à l'examen de quatre solutions, qui ne s'excluent d'ailleurs pas nécessairement (par. 7), visant à éliminer dans les connaissements certaines clauses qui sont habituellement considérées comme frappées de nullité en vertu du paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles¹. Les thèses déjà exposées ne seront pas répétées dans le présent rapport qui complètera le rapport précédent en proposant diverses variantes.

2. Il n'est pas inutile de rappeler, pour l'examen des diverses propositions énoncées ci-après, que l'inclusion dans les connaissements de clauses frappées de nullité a constitué, pour les propriétaires de la marchandise, une source d'incertitude quant à leurs droits et obligations. L'élimination de ces clauses "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 de réclamations qui pourraient être rapidement réglées; et c) elles sont des occasions de procès inutiles"².

B. — FORMULATION CLAIRE ET EXPLICITE DES DISPOSITIONS OBLIGATOIRES DE LA CONVENTION

3. Ainsi qu'il a été noté dans le deuxième rapport du Secrétaire général, il est possible de réduire l'effet des clauses frappées de nullité dans les connaissements et d'éliminer en partie les incertitudes et les procès en formulant de manière explicite les dispositions obligatoires de la Convention; il s'agit d'ailleurs là d'une des principales tâches du Groupe de travail. A cet égard, le Groupe de travail voudra peut-être examiner le paragraphe 8 de l'article 3, qui est ainsi conçu :

"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."

4. Il s'agit là d'une disposition très importante de la Convention encore que des questions aient été soulevées

quant au sens précis qu'il fallait attacher à ses termes dans certaines situations. C'est ainsi qu'il a été dit que le paragraphe 8 de l'article 3 tel qu'il est actuellement formulé offre "une interprétation trop restrictive" étant donné qu'il concerne "les règles de responsabilité seulement". Aussi a-t-il été suggéré que la Convention "devrait comporter une disposition générale sur la nullité dans les connaissements de clauses dérogeant directement ou indirectement aux dispositions de la Convention"³.

5. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner s'il convient de prévoir une disposition qui donnerait effet à cette suggestion tout en contribuant par ailleurs à clarifier certaines autres questions que pose la présente formulation. Cette disposition pourrait être ainsi conçue :

Projet de proposition A⁴

"1. Toute clause ou stipulation du [connaissance] [contrat de transport] est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge aux dispositions de la présente Convention. La nullité de ladite clause ou stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat où elle figure. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance des marchandises au transporteur est considérée comme dérogeant aux dispositions de la présente Convention.

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter ses responsabilités et obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention pourvu que cette augmentation soit insérée dans le [contrat de transport] [connaissance délivré au chargeur]."

6. La première phase du paragraphe 1 du projet de proposition A vise à obtenir le résultat suivant :

a) Une clause du connaissance sera frappée de nullité dans la mesure où elle dérogera à l'une quelconque des dispositions de la Convention, et non pas seulement aux dispositions ayant trait directement à la responsabilité (comme c'est le cas dans le libellé actuel du paragraphe 8 de l'article 3). Ainsi ne serait-il plus nécessaire de tenter de faire correspondre chaque type de clause à éliminer dans les connaissements à la formulation étroite actuelle de la règle posée au paragraphe 8 de l'article 3. On notera que lorsqu'une disposition de la Convention offre une option (par exemple, la clause d'arbitrage), aux parties ou à l'une d'elles, l'exercice de cette option ne constitue évidemment pas une dérogation aux dispositions de la Convention.

b) Toutefois, la clause du connaissance ne sera frappée de nullité "que dans la mesure" où elle dérogera à l'une quelconque des dispositions de la Convention, ce qui règle les questions que posait le libellé actuel du paragraphe 8 de l'article 3 du fait que des clauses sont

¹ Dans sa réponse au questionnaire du Secrétariat de juillet 1972, la Norvège a proposé une cinquième solution possible en estimant "que les problèmes en cause devaient être sérieusement étudiés par les diverses organisations qui s'occupent de normaliser les documents de transport relatifs au transport maritime de marchandises.

² Rapport du Secrétariat de la CNUCED sur les connaissements (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2), par. 295.

³ Réponse du Gouvernement suédois au questionnaire du Secrétariat de juillet 1972.

⁴ A un stade ultérieur de ses travaux, le Groupe de travail voudra peut-être examiner le point de savoir si le texte révisé du paragraphe 8 de l'article 3 pourrait être complété par l'article 6 qui reconnaît la validité au regard de la Convention de certains accords particuliers qui dérogent aux règles de la Convention.

valables dans certains cas et sont frappées de nullité dans d'autres⁵.

7. La deuxième phrase du paragraphe 1 du projet de proposition A résout l'ambiguïté fondamentale qui existe dans la Convention de Bruxelles de 1924, à savoir l'incidence qu'a sur le contrat une clause frappée de nullité. Jusqu'à présent, les tribunaux pouvaient, dans leurs décisions, soit déclarer qu'une contravention fondamentale au contrat avait été commise, rendant ainsi le contrat nul et non avenue, soit déclarer que seule la clause du contrat qui dérogeait aux dispositions de la Convention était frappée de nullité.

8. Le paragraphe 2 du projet de proposition A a été ajouté afin de permettre aux parties au contrat de transport de s'écarter de certaines règles énoncées par la Convention, mais seulement dans le cas où cette dérogation aurait pour effet d'augmenter les responsabilités et les obligations incombant au transporteur en vertu de la Convention. Cette disposition reprend donc au fond la disposition du paragraphe 1 de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924 qui stipule qu'un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie des ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soient insérés dans le connaissement délivré au chargeur. Par exemple, le deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 dispose que "si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance". Le paragraphe 2 du projet de proposition A permettrait aux parties d'augmenter mais non de diminuer le délai de notification au-delà des trois jours prévus par la disposition de la Convention. L'obligation selon laquelle le contrat de transport ne doit pas déroger aux dispositions de la Convention vise à empêcher l'auteur du contrat de se dérober directement ou indirectement à l'application des règles minimums qui ont été élaborées en ce qui concerne la responsabilité du transporteur.

Les projets de proposition énoncés ci-après, qui correspondent à d'autres solutions, partent de l'hypothèse que la Convention comprendra une règle générale concernant les clauses contractuelles frappées de nullité, telle que celle qui est formulée au paragraphe 8 de l'article 3, ou les modifications mentionnées dans le projet de proposition A.

C. — ENUMÉRATION DANS LE TEXTE DE LA CONVENTION DES TYPES PARTICULIERS DE CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ

9. Une deuxième solution consisterait à préciser dans le texte de la Convention les types de clauses qui devraient être considérées comme frappées de nullité. On notera que la Convention de Bruxelles de 1924 interdit expressément les clauses cédant "le bénéfice de l'assurance" (dernière phrase du paragraphe 8 de l'article 3).

10. Certaines difficultés fondamentales se posent lorsqu'il s'agit d'énumérer des clauses particulières dans

la Convention et de proclamer qu'elles sont frappées de nullité. Certaines de ces difficultés sont exposées dans le deuxième rapport du Secrétaire général :

a) De nombreuses clauses sont "frappées de nullité" dans certains cas d'espèce, mais sont valables dans d'autres. C'est ainsi que la clause dite de "fret" suivant laquelle le fret est acquis "quel que soit le sort du navire ou de la marchandise" est frappée de nullité si le transporteur est légalement responsable de la perte, mais valable dans le cas contraire⁶.

b) Si l'on déterminait dans la Convention les clauses frappées de nullité, il se pourrait que ces clauses soient rédigées de manière différente alors même que ce sont les mêmes buts qui sont recherchés. On défendrait la validité de ces nouvelles clauses en se fondant sur le fait qu'elles ne figurent pas parmi celles qui sont expressément visées dans la Convention⁷.

11. Le Groupe de travail s'est déjà penché sur les problèmes que pose l'invalidité d'un certain nombre de clauses non expressément prévues par la Convention de Bruxelles de 1924. Ces problèmes ont été réglés par des dispositions de fond particulières dans les textes révisés adoptés par le Groupe de travail. Les clauses concernant le choix du tribunal, l'arbitrage et le transbordement figurent parmi les clauses des connaissements qui seront régies par les nouvelles dispositions de la Convention. Les problèmes que posent certaines clauses des connaissements quant à leur validité pourront peut-être être réglés dans le cadre de dispositions de fond particulières. Toutefois, si après avoir examiné les projets de dispositions de fond, le Groupe de travail aboutit à la conclusion qu'un type particulier de clause frappée de nullité ne tombe pas sous le coup de ces dispositions, il jugera peut-être qu'il convient de préciser lesdits projets ou d'en étendre la portée, ou qu'il importe de décrire expressément cette clause et de l'interdire.

D. — SANCTIONS DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ

12. Une troisième solution consisterait à pénaliser l'utilisation de clauses frappées de nullité afin d'éliminer, ou tout au moins de décourager, leur utilisation et de dédommager les propriétaires de la marchandise des frais qu'ils ont engagés du fait de l'inclusion par le transporteur de ces clauses.

13. Une solution consisterait à écarter la règle limitative de responsabilité dans les cas où le transporteur, dans une procédure judiciaire ou arbitrale, tenterait de se prévaloir d'une clause du connaissement ou de tout autre document de transport incompatible avec le paragraphe 8 de l'article 3.

14. Une disposition qui s'inspirerait de cette solution serait conçue comme suit :

Projet de proposition B — Variante 1)

"Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice des limitations de responsabilités prévues par l'article (...) de ladite Convention s'il fait valoir dans une

⁵ Deuxième rapport du Secrétaire général (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4*), sixième partie, par. 10.

⁶ *Ibid.*, par. 10, note 9.

⁷ Dans leurs réponses au questionnaire, des gouvernements ont douté de la possibilité d'identifier les clauses frappées de nullité. *Ibid.*, note 11.

procédure judiciaire ou arbitrale une clause quelconque du [contrat de transport] [connaissance] qui est clairement incompatible avec le paragraphe 8 de l'article 3."

15. Il convient de reconnaître que l'adverbe "clairement" qui est utilisé pour qualifier l'adjectif "incompatible" dans le projet de proposition B — Variante 1) peut donner lieu à des problèmes d'interprétation. Toutefois, si la disposition ne précisait pas que la clause en question doit déroger *clairement* à la Convention, elle servirait à dissuader le transporteur de faire valoir légitimement un moyen de défense qui pourrait être invoqué avec succès dans les cas où la validité ou l'invalidité de la clause en question est contestable.

16. La variante 1 ci-dessus n'aurait pas un caractère pénal car elle aurait simplement pour effet de supprimer la limitation de responsabilité et de rendre le transporteur responsable, conformément aux dispositions des règles de la Convention, des dommages causés à la marchandise. Toutefois, elle pourrait avoir un important effet de dissuasion pour l'établissement des clauses standards des connaissements.

17. La seconde variante ci-après vise à réparer le préjudice causé par l'insertion de la clause frappée d'invalidité. La disposition qui s'inspirerait de cette idée deviendrait le second alinéa du paragraphe 8 de l'article 3 et serait ainsi conçue :

Projet de proposition B — Variante 2)

"Le transporteur est responsable de tous frais et dommages pouvant résulter d'une clause qui est nulle et non avenue en vertu du présent article."

18. Dans cette variante, le transporteur est tenu responsable de "tous frais et dommages" résultant de l'inclusion d'une clause frappée de nullité et la condition préalable à la mise en jeu de la responsabilité est le lien de connexité existant entre la présence de la clause frappée d'invalidité et le préjudice causé⁸. C'est ainsi qu'en vertu de cette disposition de la Convention le transporteur supporterait les frais de procédure lorsque des procès entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise ou entre le chargeur et le destinataire porteraient sur la clause frappée de nullité.

E. — INCLUSION OBLIGATOIRE DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT D'UNE STIPULATION APPELANT L'ATTENTION SUR LES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ

19. Une quatrième solution répond à la nécessité d'appeler l'attention des propriétaires de la marchandise sur les dispositions de la Convention qui frappent de nullité certaines clauses du contrat de transport. Les propriétaires de marchandise, notamment ceux qui n'ont pas l'expérience et les services juridiques dont disposent des entreprises importantes, peuvent se considérer liés par une clause frappée de nullité du contrat de transport qui aurait pour effet d'exonérer le transporteur de la responsabilité prévue par la Convention.

20. A cette fin, on pourrait insérer dans la Convention une disposition stipulant que le contrat de transport

doit indiquer que toute disposition incompatible avec la Convention ne peut recevoir effet. Il semblerait, toutefois, qu'une telle stipulation n'aurait que peu d'effet à moins d'être accompagnée de sanctions⁹.

21. Une disposition qui rendrait obligatoire la mention indiquant que la Convention est applicable et prévoyant une sanction au cas où elle serait omise dans le contrat de transport pourrait être ainsi conçue :

Projet de proposition C

"1. Tout [connaissance] [contrat de transport] doit contenir une mention selon laquelle : a) le transport est régi par les dispositions de la présente Convention, et, b) toute clause du [connaissance] [contrat de transport] est nulle et non avenue pour autant qu'elle déroge aux dispositions de la présente Convention.

"2. Si le [connaissance] [contrat de transport] ne contient pas la mention visée aux alinéas a et b du paragraphe 1, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article (...) de la présente Convention."

22. L'alinéa a du paragraphe 1 du projet de proposition C vise à informer le propriétaire de la marchandise que le contrat de transport est régi par la Convention. Cette solution a été adoptée tant dans la Convention de Varsovie (transport aérien) que dans la Convention CMR (transports par route)¹⁰. En outre, un certain nombre de dispositions adoptées en droit interne pour l'application de la Convention de Bruxelles de 1924 ont adjoint cette clause au texte de la Convention¹¹.

23. L'alinéa b du paragraphe 1 du projet de proposition C vise à informer le propriétaire de la marchandise que la Convention lui accorde une protection contre certains types de clauses des connaissements.

24. Le paragraphe 2 du projet de proposition C répond à la nécessité de préciser les conséquences que comporte l'omission de la mention obligatoire dans le contrat de transport. Il semblerait qu'en l'absence de sanctions expresses le transporteur n'aurait guère de raison d'inclure cette mention.

25. En l'absence d'une règle de la Convention qui prévoirait des sanctions expresses, l'application de sanctions en cas d'omission de la mention obligatoire dans le contrat de transport serait laissée au droit interne, ce qui conduirait à des solutions variées et, partant, ferait obstacle à l'application uniforme de cette disposition de la Convention. En droit interne, les solutions retenues pourraient consister aussi bien à appliquer le régime de la responsabilité pure et simple au transporteur qu'à ne pas lui appliquer de sanctions du tout.

26. Lorsqu'il examinera le paragraphe 2 du projet de proposition C, le Groupe de travail voudra peut-être se pencher sur : a) la possibilité d'inclure dans le contrat de transport une disposition informant le proprié-

⁹ *Ibid.*, par. 13 à 15.

¹⁰ *Ibid.*, note 2.

¹¹ *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act, 1924* (14 et 15 Geo. 5, c. 22), sect. 3; *United States Goods by Sea Act, 46 U. S. C. A. 1300-1315*, sect. 13.

⁸ *Ibid.*, par. 11 et 12 et note 12.

taire de la marchandise que le transport tombe sous le coup de la Convention et que les clauses incompatibles avec la Convention sont frappées de nullité; b) la portée limitée de la sanction, qui rendrait le transporteur responsable vis-à-vis du propriétaire de la marchandise d'une perte ou d'un dommage réel dû à une faute de sa part.

27. Si le Groupe de travail adopte une disposition s'inspirant du projet de proposition C, il voudra peut-être se demander, à un stade ultérieur de ses travaux, s'il convient de l'ajouter à l'article concernant les mentions qui doivent figurer dans le contrat de transport [par. 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924].

3. — Etude sur le transport d'animaux vivants (A/CN.9/WG.III/WP.11 *)

Note du Secrétariat

En réponse à la demande formulée par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à sa cinquième session (1972) **, l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) a réalisé une étude sur le transport par mer d'animaux vivants, qui est jointe au présent document.

Il convient de noter que les conclusions de l'étude concernant la pratique passée et présente en matière de transport d'animaux vivants sont énoncées aux paragraphes 99 à 106. Les auteurs de l'étude proposent en conclusion trois variantes (proposition I au paragraphe 108; proposition II au paragraphe 113; proposition III au paragraphe 118).

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
AVANT-PROPOS	
I. — CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES	1-8
Position du problème	1-5
Les difficultés	6-8
II. — DÉFINITIONS ET QUESTIONS CONNEXES	9-24
L'animal	9-10
L'expression "animaux vivants"	11-19
Statistiques	20-21
Aspects sanitaires et vétérinaires	22-24
III. — LE PROBLÈME DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES ANIMAUX VIVANTS DANS LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT	25-67
A. — Transports maritimes internationaux	25-26
B. — Transports aériens internationaux	27-36
C. — Transports ferroviaires internationaux	37-45
D. — Transports routiers internationaux	46-54
E. — Transports en navigation intérieure	55-60
F. — Transports combinés internationaux	61-62
IV. — LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DES ANIMAUX VIVANTS	63-82
Les Règles de La Haye et le <i>Harter Act</i>	63-65
Les lois	66-74
Les documents	75
La pratique	76-82
V. — LE CONVOYEUR	83-96
VI. — LE TRANSPORT MULTIMODAL D'ANIMAUX VIVANTS	97-98
VII. — CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS	99-124
	Page
ANNEXES	197

Avant-propos

A sa troisième session (31 janvier-11 février 1972), le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI (ci-après "le Groupe de travail"), dans le cadre de ses travaux con-

cernant la responsabilité du transporteur pour les chargements en pontée et les animaux vivants, a accepté la suggestion de l'observateur de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) tendant à ce que l'UNIDROIT rédige une étude sur les règles

* 27 décembre 1975.

** 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)*; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A, par. 50.*