

## 2. — Quatrième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/96/Add.1)\*

### TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>		<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION GÉNÉRALE .....	1-4	Chapitre II. — Documents autres que les connaissements constatant le contrat de transport .....	68-74
PREMIÈRE PARTIE : TENEUR ET EFFET JURIDIQUE DES CONNAISSEMENTS ET AUTRES DOCUMENTS ÉMIS POUR CONSTATER LE CONTRAT DE TRANSPORT .....	1-74	A. — Le droit actuel .....	68-69
Introduction .....	1-2	B. — Autres possibilités .....	70-74
Chapitre premier. — Connaissements .....	3-67	<i>Annexes</i>	<i>Pages</i>
A. — Dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de Bruxelles de 1968 concernant la teneur et l'effet juridique des connaissements .....	3	1) Nouvelles définitions proposées dans la première partie .....	240
B. — Incertitude des règles actuelles et précisions suggérées .....	4-67	2) Ordre proposé pour les projets d'articles sur la teneur et l'effet juridique des documents constatant le contrat de transport .....	240
1) Sens du terme "connaissance" .....	4-13		<i>Paragraphes</i>
2) Disposition liminaire du paragraphe 3 de l'article 3 .....	14-15	DEUXIÈME PARTIE : VALIDITÉ ET EFFET DES LETTRES DE GARANTIE .....	1-27
3) Article 3.3) a) .....	16-17	A. — Introduction .....	1
4) Article 3.3) b) .....	18-25	B. — Droit et pratique actuels .....	2-10
5) Article 3.3) c) .....	26-30	1) Raisons de l'établissement de lettres de crédit ..	2-7
6) Disposition générale finale de l'article 3.3) ..	31-37	2) Effet juridique des lettres de garantie .....	8-10
7) Marchandises en vrac .....	38-39	C. — Solutions possibles à la question de la validité et de l'effet des lettres de garantie .....	11-27
8) Marchandises en conteneurs .....	40-41	1) Absence de toute disposition dans la Convention sur la question des lettres de garantie .....	12-15
9) Mentions que l'on pourrait ajouter à celles que doivent comporter les connaissements .....	42-52	2) Invalidité des lettres de garantie .....	16-23
a) Nom du transporteur contractuel .....	44-47	a) Disposition conventionnelle frappant de nullité toutes les lettres de garantie délivrées par le chargeur au transporteur .....	20-21
b) Lieu et date d'émission du connaissement ..	48-50	b) Disposition conventionnelle frappant de nullité les lettres de garantie émises en échange d'un connaissement comportant des mentions inexacts ou des omissions .....	22-23
c) Autres mentions exigibles .....	51-52	3) Responsabilité pleine et entière du transporteur vis-à-vis des tiers pour les fausses déclarations ou les omissions dont il a connaissance .....	24-27
10) Connaissements "Embarqué" — article 3, paragraphe 7 .....	53-56	TROISIÈME PARTIE : DÉFINITION DU CONTRAT DE TRANSPORT ET POSITION DE LA PERSONNE HABILITÉE À PRENDRE LIVRAISON DES MARCHANDISES .....	1-14
11) Mentions du connaissement opposables au transporteur — article 3, paragraphe 4 .....	57-65	A. — Introduction .....	1-2
a) Le droit actuel .....	57-58	B. — Définition du "contrat de transport" .....	3-8
b) Révision du paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention de 1924 .....	59	C. — Liens juridiques entre le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises .....	9-14
c) Révision du paragraphe 1 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968 ..	60-61		
d) Effet de l'omission de mentions obligatoires sur les connaissements .....	62-65		
12) Indemnisation du transporteur — article 3, paragraphe 5 .....	66-67		

### INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. La présente étude est la quatrième d'une série de rapports établis par le Secrétaire général<sup>1</sup> à l'intention du Groupe de travail de la réglementation

<sup>1</sup> 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; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, 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); il 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; 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;

internationale des transports maritimes constitué par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), pour l'aider dans ses

*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4) a été établi pour aider le Groupe de travail à sa cinquième session; ce deuxième rapport portait sur les questions ci-après : limitation de responsabilité par unité; transbordement; déroutement; délai de prescription; définitions figurant à l'article premier de la Convention; élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements. Le troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/88/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, deuxième partie, III, 2) a été établi pour aider le Groupe de travail à sa sixième session; les questions ci-après y étaient examinées : responsabilité du transporteur maritime en cas de retard; domaine d'application géographique de la Convention; domaine d'application de la Convention quant aux documents; clauses frappées de nullité dans les connaissements.

travaux. A sa quatrième session, la CNUDCI a décidé d'élargir le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes<sup>2</sup> 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 connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles de manière appropriée, et qu'une convention internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies<sup>3</sup>”.

2. A sa sixième session, le Groupe de travail a décidé qu'à sa septième session il examinerait entre autres les questions suivantes : teneur du contrat de transport de marchandises par mer, validité et effet des lettres de garantie, et effet juridique du connaissement à l'égard des acquéreurs de bonne foi<sup>4</sup>. A cette

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

<sup>3</sup> Ibid. A sa septième session, la Commission a prié le Groupe de travail “de poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui a été confié par la Commission à sa quatrième session”. (Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa septième session, tenue du 13 au 17 mai 1974, Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-neuvième session, Supplément n° 17 (A/9617), par. 53; Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, première partie, II, A.)

<sup>4</sup> Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session, tenue à Genève du 4 au 20 février 1974 (ci-après désigné “rapport du Groupe de travail sur sa sixième session”) [A/CN.9/88]; Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 1), par. 148 et 149. Les projets de dispositions approuvés par le Groupe de travail au cours de ses six premières sessions se trouvent dans le document A/CN.9/WG.III/WP.16 (Compilation révisée de projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur; note du Secrétariat).

session, le Groupe de travail a prié le Secrétaire général de rédiger un rapport sur ces questions et d'y examiner “la question de la définition du “contrat de transport” et la position à l'égard du transporteur de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises”<sup>5</sup>.

3. Le présent rapport a été établi comme suite à la demande du Groupe de travail mentionnée au paragraphe 2 ci-dessus. La première partie traite de la teneur et de l'effet juridique des documents constatant le contrat de transport; la deuxième partie étudie la validité et l'effet des lettres de garantie; la troisième partie envisage des définitions possibles des termes “contrat de transport” et “destinataire”, et étudie la position juridique à l'égard du transporteur de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

4. Le Secrétaire général a fait tenir aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées un questionnaire sur la teneur des documents constatant le contrat de transport, la validité et l'effet des lettres de garantie, et la protection de l'acquéreur de bonne foi du connaissement. Les réponses reçues par le Secrétariat et le texte du questionnaire ont été communiqués au Groupe de travail dans les documents A/CN.9/WG.III/L.2 et A/CN.9/WG.III/L.2/Add.1 et Add.2. En outre, à la suite d'un questionnaire supplémentaire, le Secrétariat a reçu une réponse traitant de la définition possible de l'expression “contrat de transport”, ainsi que des liens juridiques entre le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises; cette réponse a été publiée sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.18. Les observations et les réponses reçues par le Secrétariat sont citées dans les passages pertinents du présent rapport.

<sup>5</sup> Rapport du Groupe de travail sur sa sixième session, par. 151.

## PREMIÈRE PARTIE : TENEUR ET EFFET JURIDIQUE DES CONNAISSEMENTS ET AUTRES DOCUMENTS ÉMIS POUR CONSTATER LE CONTRAT DE TRANSPORT

### Introduction

1. A sa sixième session, le Groupe de travail a décidé d'examiner entre autres questions, à sa session suivante, la teneur du contrat de transport de marchandises par mer et la protection accordée à l'acquéreur de bonne foi d'un connaissement<sup>1</sup>, et il a prié le Secrétaire général de rédiger un rapport traitant notamment de ces questions<sup>2</sup>. Le Groupe de travail a décidé en outre que ce rapport “devait se concentrer essentiellement, en ce qui concerne la teneur du contrat de transport, sur la teneur du connaissement ou autre document constatant le contrat de transport, sans perdre de vue que différentes dispositions

pouvaient être nécessaires pour les divers types de documents. En particulier, il semble qu'il serait nécessaire d'exiger que le connaissement contienne des renseignements différents de ceux qui sont exigés pour les documents de transport d'un modèle plus simple”<sup>3</sup>.

2. La matière à l'examen recouvre deux problèmes distincts : premièrement, la teneur et l'effet juridique du document connu sous le nom de “connaissement”; deuxièmement, l'élaboration de règles relatives à la teneur et à l'effet juridique d'autres documents, de caractère moins formaliste, constatant le contrat de transport. On étudiera au chapitre premier du présent rapport les règles applicables au connaissement; le chapitre II portera sur l'élaboration de règles concernant la teneur et l'effet juridique de tout document — autre que le connaissement — qui peut être émis pour constater le contrat de transport.

<sup>1</sup> Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa sixième session, tenue à Genève du 4 au 20 février 1974 (ci-après dénommé “Rapport du Groupe de travail sur sa sixième session”) [A/CN.9/88; Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 1), par. 148 et 149.

<sup>2</sup> Ibid., par. 151.

<sup>3</sup> Ibid., par. 152.

## Chapitre premier. — Connaissements

### A. — DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924 ET DU PROTOCOLE DE BRUXELLES DE 1968 CONCERNANT LA TENEUR ET L'EFFET JURIDIQUE DES CONNAISSEMENTS

3. Les dispositions citées ci-après sont tirées de la Convention de Bruxelles de 1924<sup>4</sup>, à l'exception du passage souligné à la fin du paragraphe 4 de l'article 3, qu'il faut ajouter en application du paragraphe 1 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968<sup>5</sup>.

#### Article 3

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant, entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissance des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, a, b et c. *Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.*

<sup>4</sup> Ci-après désignée la "Convention de Bruxelles". Société des Nations, *Recueil des traités*, vol. CXX, n° 2764, p. 156; *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, p. 136 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3). [ci-après désigné *Registre des textes*].

<sup>5</sup> Ci-après désigné le "Protocole de Bruxelles". Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924; Bruxelles, 23 février 1968, *Registre des textes*, p. 190.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre de la quantité, et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissance que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissance libellé "Embarqué", pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissance "Embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance libellé "Embarqué".

### B. — INCERTITUDE DES RÈGLES ACTUELLES ET PRÉCISIONS SUGGÉRÉES

#### 1) Sens du terme "connaissance"

4. Le terme "connaissance" n'est défini ni dans la Convention de Bruxelles de 1924 ni dans le Protocole de 1968 relatif à cette convention. Bien que le mot "connaissance" figure à plusieurs reprises dans ces instruments<sup>6</sup>, seul l'alinéa b de l'article premier de la Convention de 1924 contient une disposition ressemblant à une définition de ce terme; selon cette disposition, l'expression "contrat de transport" s'applique uniquement au "contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre... pour le transport des marchandises par mer".

5. On donne au terme "connaissance" et à l'expression "document formant titre" des sens différents suivant le contexte juridique et commercial. Comme l'indiquait le Troisième rapport du Secrétaire général, le terme "connaissance" s'applique au connaissance non négociable (connaissance nominatif). De même on donne diverses interprétations de l'expression "document formant titre"<sup>7</sup>. Il pourrait

<sup>6</sup> Voir articles premier, b, 3, 3), 4), 6) et 7), 4, 5), 5, 6 et 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 et articles 1,1), 2, a, c, f et h, 5 et 6 du Protocole de 1968.

<sup>7</sup> Voir Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissances (A/CN.9/88/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 2), troisième partie, sect. B, par. 4 à 13).

donc être utile pour définir d'une manière plus précise le terme "connaissance", surtout si le Groupe de travail décide d'établir au sujet de la teneur et de l'effet juridique du "connaissance" des règles différentes des règles applicables aux autres documents, moins formalistes, qui constatent le contrat de transport.

6. A sa sixième session, le Groupe de travail a approuvé pour ses délibérations la définition provisoire suivante : "Connaissance signifie un connaissance ou tout document similaire formant titre pour le transport de marchandises par mer"<sup>8</sup>. On remarquera que cette disposition ne définit le terme "connaissance" qu'en le répétant et en ajoutant les mots "ou tout document similaire formant titre", sur lesquels plane la même incertitude signalée ci-dessus.

7. Certains Etats, tenant surtout compte du caractère négociable du connaissance, ont proposé dans leurs réponses que l'on étende et que l'on précise les clauses que doit comporter le connaissance "négociable", en ajoutant des dispositions relatives à la personne à l'ordre de laquelle le connaissance peut être établi, aux modalités de transmission du connaissance et à la personne à qui le transporteur doit délivrer les marchandises visées par le connaissance<sup>9</sup>. Un Etat a suggéré dans sa réponse que la Convention révisée donne une définition du connaissance en tant que document négociable<sup>10</sup>. Il y a lieu de noter que la définition du "connaissance" n'a pas nécessairement à tenir compte des problèmes de répartition des droits entre les porteurs successifs du connaissance lorsque celui-ci est effectivement transmis ou négocié. Le Groupe de travail voudra peut-être que cette définition ne tienne compte que des règles concernant les droits du destinataire (ou autre porteur du connaissance) et du transporteur<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session par. 48, b, ii).

<sup>9</sup> Voir Suède (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1, p. 126 et 127), Norvège (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1, p. 19 et 20), Australie (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 7 et 8), Tchécoslovaquie (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 14), Ethiopie (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 16), France (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 19), Italie (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 25), Pakistan (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 36, 37 et 41), Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 54 à 56 et 60), Union internationale d'assurance transport (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 67). Le troisième questionnaire de la CNUDCI sur les connaissances portait, entre autres, sur le contenu et l'effet juridique du document constatant le contrat de transport. Les réponses à ce questionnaire figurent dans le document intitulé "Replies to the third questionnaire on bills of lading submitted by Governments and international organizations for consideration by the working group" (désigné ci-après sous le nom de "Réponses au troisième questionnaire de la CNUDCI") [A/CN.9/WG.III/L.2 et Add.1 et Add.2 y relatifs].

<sup>10</sup> Tchécoslovaquie (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 14).

<sup>11</sup> Plusieurs réponses signalent que les règles sur la négociabilité des documents de transport maritime qui concernent les droits des porteurs successifs doivent être liées aux lois nationales relatives au crédit documentaire et à sa négociabilité, en faisant observer que la convention révisée ne devrait pas s'étendre à des questions que résout traditionnellement la législation qui porte directement sur les instruments négociables. Voir Belgique (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 12), République khmère (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 28), Pays-Bas (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 29), Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (qui n'oppose, cependant, aucune objection de principe) [A/CN.9/WG.III/L.2, p. 46], Chambre de commerce internationale (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 65), Canada (A/CN.9/WG.III/L.2/Add.1). Le Comité maritime international note dans sa réponse qu'une telle disposition risque d'être trop ambitieuse, étant donné

8. Il a été proposé que la Convention révisée contienne une disposition stipulant que tout "connaissance" doit être établi "à l'ordre" d'une personne dénommée ou "au porteur"<sup>12</sup>. En étudiant cette proposition, le Groupe de travail cherchera sans doute à concilier deux soucis contradictoires : 1) un souci d'uniformité et de netteté; et 2) un souci de souplesse et d'adaptabilité aux diverses formes d'expression utilisées dans des contextes commerciaux et linguistiques différents.

9. On répondrait au premier de ces soucis en limitant le sens du terme "connaissance" aux documents qui contiennent expressément les mots "à l'ordre" ou "au porteur". Mais on répondrait au second en formulant dans des termes plus généraux l'obligation de désigner le destinataire. La mention dans le connaissance du fait que les marchandises doivent être délivrées "à l'ordre" d'une personne dénommée ou "au porteur" a pour conséquence essentielle que le transporteur, pour se prémunir contre tout risque, ne peut délivrer les marchandises qu'au détenteur du document<sup>13</sup>. C'est ce qui fait de celui-ci un instrument sûr et efficace pour protéger le droit à la délivrance des marchandises tant que celles-ci sont en possession du transporteur. Le fait que ce document est souvent utilisé dans des transactions entraînant la transmission du "titre" aux marchandises a fait ajouter au paragraphe 4 de l'article 3 lors de la signature du Protocole de Bruxelles, la disposition destinée à protéger le destinataire ou autre tiers ayant reçu le connaissance de bonne foi.

10. Le projet de disposition A-1 ci-après tend à concilier le souci d'uniformité et la nécessité de conserver une certaine souplesse :

#### *Projet de disposition A-1*

"Connaissance" s'entend d'un document constatant [la réception des marchandises et] l'existence d'un contrat de transport [de ces marchandises], et en vertu duquel un transporteur s'engage à ne délivrer les marchandises qu'à une personne qui détient ce document. Une mention portée sur le document et stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou au porteur constitue un tel engagement.

11. La première phrase de ce projet de disposition établit une règle générale selon laquelle, en vertu d'un

notamment la tendance actuelle à moins utiliser les connaissances dans les transports maritimes (A/CN.9/WG.III/L.2, p. 64).

<sup>12</sup> Voir note 9 ci-dessus.

<sup>13</sup> Cette mention a un autre effet, généralement reconnu dans les droits nationaux et confirmé dans le connaissance même par une clause spéciale à cette fin : c'est que la personne à l'"ordre" de laquelle le connaissance est établi doit l'endosser de façon appropriée lorsqu'elle transmet ce connaissance à un tiers. En outre, les connaissances sont souvent établis en un certain nombre d'exemplaires originaux — nombre indiqué sur chacun des exemplaires — avec la mention que les marchandises peuvent être délivrées au détenteur d'un des originaux. Bien que les connaissances soient rarement établis "au porteur", il ne semble pas y avoir de raison pour exclure de tels documents de la définition du terme "connaissance".

connaissance, "un transporteur s'engage à ne délivrer les marchandises qu'à une personne qui détient ce document". Un document contenant une clause à cet effet peut donc constituer un connaissance même si les mots "à l'ordre de" ou "au porteur" n'y figurent pas. Cette souplesse peut être souhaitable étant donné que certains documents utilisent des expressions différentes pour désigner le destinataire (en anglais : *assigns*)<sup>14</sup>, et compte tenu des problèmes que pourrait poser une règle plus rigide lorsque le document est établi en plusieurs langues et que les versions s'écartent, quant à la forme sinon quant au fond, de la terminologie ("à l'ordre" ou "au porteur") prévue dans la convention. Pour plus de précision, la seconde phrase ajoute qu'une mention portée sur le document et stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou au porteur est constitutive de l'engagement défini en termes généraux dans la première phrase; il s'ensuit que les documents utilisant cette terminologie seront sans doute passibles des "connaissances" relevant de la convention.

12. Si le Groupe de travail préfère souligner le caractère uniforme de la terminologie utilisée dans les connaissances, il pourra examiner le projet de disposition A-2 suivant :

*Projet de disposition A-2*

"Connaissance" s'entend d'un document constatant [la réception des marchandises et] l'existence d'un contrat de transport [de ces marchandises], et en vertu duquel un transporteur s'engage à délivrer les marchandises à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ses ayant cause, ou au porteur.

13. Les projets de disposition A-1 et A-2 définissent tous deux le "connaissance" d'une manière conforme à la pratique commerciale, c'est-à-dire comme un document qui régit la délivrance des marchandises; tout en écartant les complications qu'entraînerait l'utilisation des notions de "négociabilité" et de "document formant titre" qui peuvent être interprétées différemment selon les systèmes juridiques nationaux<sup>15</sup>.

2) *Disposition liminaire du paragraphe 3 de l'article 3*

14. La disposition liminaire du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 est rédigée comme suit : "3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant, entre autres choses".

15. Selon cette disposition, le transporteur n'est tenu de délivrer un connaissance contenant les renseignements prévus aux dispositions suivantes du

même paragraphe que si le chargeur lui en a fait la demande<sup>16</sup>. On préserve donc la souplesse nécessaire au commerce en laissant au chargeur le soin de décider s'il veut ou non que les marchandises fassent l'objet d'un connaissance. Si le chargeur demande qu'un connaissance lui soit délivré, le paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles énumère les renseignements qui doivent y figurer. Ce paragraphe prévoit, dans ses alinéas *a*, *b* et *c*, trois catégories de renseignements. Nous examinerons d'abord chacun de ces alinéas séparément, avant d'étudier la disposition générale finale du paragraphe 3, qui se rapporte à l'ensemble du paragraphe.

3) *Article 3,3) a*

16. D'après cette disposition de la Convention de Bruxelles, le connaissance doit porter :

"a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage".

17. Aux termes de cet alinéa, le transporteur doit noter sur le connaissance "les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises" telles qu'elles sont fournies par le chargeur, pourvu que ces marques apparaissent clairement "de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage". Ce texte n'a fait l'objet d'aucune observation dans les réponses au questionnaire du Secrétariat<sup>17</sup> et il semble qu'on puisse le retenir sans modification de fond. Le Groupe de travail pourrait envisager de supprimer les mots "avant que le chargement de ces marchandises ne commence", car lorsqu'un connaissance n'est délivré qu'après que le chargement des marchandises a commencé, il ne semble pas y avoir de raison d'exiger que le chargeur fournisse les renseignements concernant les marques avant le début du chargement<sup>18</sup>.

4) *Article 3,3) b*

18. Selon cette disposition de la Convention de Bruxelles, le connaissance doit indiquer :

<sup>16</sup> D'après Carver, "cet article ne fait aucune obligation au transporteur de délivrer un connaissance sous quelque forme que ce soit, ni un connaissance conforme à ces dispositions à moins que le chargeur ne lui en fasse la demande. Si le chargeur reçoit, sans faire d'objection, un connaissance qui n'est pas conforme à ces dispositions, les droits des endossataires sont régis selon les termes mêmes du connaissance". T. G. Carver, *Carriage by Sea*, vol. I, p. 237. Voir également P. Manca, *International Maritime Law*, vol. II, Anvers, 1970, p. 176.

<sup>17</sup> A/CN.9/WG.III/L.2 et Add.1 et Add.2.

<sup>18</sup> La disposition générale finale visant l'ensemble du paragraphe 3 de l'article 3 paraît suffisante pour protéger le transporteur lorsqu'il soupçonne d'inexactitude les renseignements fournis par le chargeur ou lorsqu'il ne dispose pas des moyens raisonnables de vérifier les marques. (Pour l'examen de cette disposition, voir par. 31 à 37 ci-après.)

<sup>14</sup> Voir T. G. Carver, *Carriage by Sea*, vol. II, 12<sup>e</sup> ed., Londres, 1971, p. 1048 et 1049.

<sup>15</sup> Voir par. 5 et 7 ci-dessus.

“b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur”.

19. Cet alinéa n'oblige le transporteur à mettre sur le connaissement que les renseignements “fournis par écrit par le chargeur”. En outre, l'alinéa *b*, comme l'alinéa *a*, est assujéti à la disposition générale finale du paragraphe 3, selon laquelle le transporteur n'est pas tenu de porter sur le connaissement les renseignements du chargeur dont le transporteur “a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier”.

20. Les dispositions de l'alinéa *b* ont posé des problèmes d'interprétation que l'exemple suivant peut illustrer : supposons que le chargeur fournit par écrit les renseignements suivants : “25 colis; poids, 2 500 kg”. Comme l'alinéa *b* prévoit que le transporteur doit mentionner “le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids”, le transporteur peut-il mentionner au choix sur le connaissement “25 colis” ou “2 500 kg” ?

21. Un autre problème d'interprétation se pose si le chargeur, dans l'exemple donné ci-dessus, mentionne sur le connaissement à la fois “25 colis” et “2 500 kg”. Dans ce cas, les dispositions du paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles, selon lesquelles le transporteur est tenu par les mentions portées sur le connaissement, s'appliquent-elles aux deux mentions<sup>19</sup> ? Ou bien la responsabilité du transporteur au titre de ces dispositions est-elle hors de cause si une seule de ces mentions est exacte (si, par exemple, il s'agit bien de 25 colis, mais ne pesant que 10 livres chacun) ? On a soutenu cette dernière interprétation en se fondant sur le raisonnement suivant : le paragraphe 4 de l'article 3 donne effet aux connaissements lorsque les marchandises y “sont décrites conformément au paragraphe 3, a, b et c” ; le connaissement en question répond à cette condition en mentionnant exactement la quantité ou le poids (mais non les deux), puisque l'alinéa *b* ne demande qu'une seule de ces caractéristiques ; et le transporteur a donc le bénéfice du choix qu'offre l'alinéa *b* même s'il mentionne la quantité et le poids<sup>20</sup>. Cette conclusion est d'une importance pratique considérable, car la pratique courante semble être de mentionner dans le connaissement et le nombre de colis et la quantité ou le poids des marchandises<sup>21</sup>.

22. D'autres tribunaux, en revanche, ont affirmé que, si le transporteur mentionne dans le connaissement et le nombre de colis et la quantité ou le poids des marchandises, mais omet d'y porter une réserve

<sup>19</sup> Aux fins de l'exemple considéré, on présume que la disposition générale finale du paragraphe 3 de l'article 3 n'est pas applicable et que le transporteur n'a porté sur le connaissement aucune réserve concernant ces mentions.

<sup>20</sup> Voir S. Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules)*, 2<sup>e</sup> éd., Londres, 1960, p. 88; W. E. Astle, *Shipowner's Cargo Liabilities and Immunities*, 3<sup>e</sup> éd., Londres, 1967, p. 96.

<sup>21</sup> Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules)*, p. 87.

appropriée à l'égard des déclarations du chargeur, le transporteur est tenu, en vertu du paragraphe 4 de l'article 3, par les deux mentions figurant sur le connaissement<sup>22</sup>. Cette interprétation se fonde sur l'opinion selon laquelle les mots “conformément au paragraphe 3, a, b et c” figurant au paragraphe 4 de l'article 3 ont pour but de limiter la responsabilité du transporteur aux mentions visées dans ces alinéas, sans écarter toutefois sa responsabilité pour les mentions correspondantes qu'il porte sur le connaissement.

23. Les travaux préparatoires aux règles de La Haye de 1921, qui sont à l'origine de la Convention de Bruxelles de 1924, tendent à appuyer l'opinion selon laquelle, lorsque le transporteur mentionne dans le connaissement à la fois le nombre de colis et la quantité ou le poids des marchandises, ces deux mentions engagent sa responsabilité en vertu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 3. La version initiale des règles de La Haye de 1921 prévoyait que le transporteur devait mentionner : 1) le nombre de colis ou de pièces et 2) le poids, la quantité ou la mesure, suivant les cas. Au cours de la Conférence de La Haye de 1921, on a regroupé ces dispositions en un seul alinéa pour une raison de forme, mais il ne semble pas qu'on ait voulu les modifier quant au fond<sup>23</sup>.

24. Les incertitudes qu'ont soulevées les dispositions de l'article 3,3) *b* de la Convention de 1924 pourraient être éliminées par le projet de disposition suivant, qui suit de près la version initiale des règles de La Haye de 1921 :

#### *Projet de disposition B*

*b) Le nombre de colis ou de pièces, et la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;*

25. On notera que ce projet de disposition n'oblige pas le transporteur à porter sur le connaissement la quantité et le poids des marchandises, même si tous deux sont fournis par le chargeur ; si tel est le cas, le transporteur n'est tenu de mentionner que le nombre de colis ou de pièces et soit la quantité, soit le poids des marchandises. Cette solution épargnerait un travail supplémentaire au transporteur et éviterait des retards dans le chargement que risque d'entraîner la vérification par le transporteur des déclarations du chargeur sur la quantité et sur le poids<sup>24</sup>.

#### *5) Article 3,3) c*

26. Aux termes de cette disposition de la Convention de Bruxelles, le connaissement doit porter :

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 88 et 89; voir également W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Londres, 1965, p. 60.

<sup>23</sup> Voir note 22 ci-dessus.

<sup>24</sup> Si le Groupe de travail est d'avis que ce ne serait pas trop exiger du transporteur que de lui faire porter sur le connaissement la quantité et le poids des marchandises lorsque ces deux indications sont fournies par le chargeur, il pourra envisager le projet de disposition suivant comme solution de rechange au projet de disposition B : “*b) Le nombre de colis ou de pièces, la quantité et le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur*”.

“c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises”.

27. Contrairement aux mentions prévues par les alinéas *a* et *b*, les mentions dont l'alinéa *c* exige la présence sur le connaissement ne dépendent pas de renseignements écrits fournis par le chargeur. Cependant, l'obligation du transporteur est limitée par le fait qu'il n'est tenu de déclarer que l'état ou le conditionnement “apparent” des marchandises.

28. Le libellé actuel de l'alinéa *c* contient peut-être un élément d'ambiguïté en ce qu'il prévoit que le transporteur doit mentionner l'état et le conditionnement des “marchandises”. Le plus souvent en effet le transporteur, ne pouvant examiner que l'aspect extérieur de ce qu'on lui remet, ne peut observer et décrire que l'état de l'emballage des marchandises. Les auteurs qui ont interprété l'alinéa *c* ont donc présumé que cette disposition permet au transporteur de noter l'état et le conditionnement apparent des marchandises non emballées ou l'état apparent de l'emballage des marchandises si celles-ci lui sont remises dans des caisses, des colis ou des conteneurs scellés; on ne peut normalement s'attendre à ce que le transporteur ouvre un emballage pour vérifier l'état de son contenu<sup>25</sup>. On remarquera qu'aux termes de l'article 8,1) *b* de la Convention CMR (route) de 1956<sup>26</sup> et de l'article 12, 3) de la Convention CIM (chemin de fer) de 1970<sup>27</sup>, le transporteur doit noter sur le document de transport l'état apparent de l'emballage des marchandises. Le Groupe de travail pourrait examiner le projet de disposition suivant en vue d'écarter toute difficulté à l'avenir :

*Projet de disposition C*

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises, y compris leur emballage;

29. Cependant, l'emballage des marchandises soulève un problème plus important. Les règles fondamentales concernant la responsabilité du transporteur, approuvées par le Groupe de travail à sa sixième session<sup>28</sup>, rendent le transporteur responsable du préjudice “résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison”. On pourrait soutenir que cette disposition, interprétée à la lettre, dégage le transporteur de toute responsabilité

<sup>25</sup> R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, Paris, 1970, par 453; M. Pourcelet, *Le transport maritime sous connaissement*, Montréal, 1972, p. 24. La France note dans sa réponse que certains tribunaux au moins demandent déjà au transporteur de mentionner tout défaut de l'emballage, étant donné que cela concerne “l'état et le conditionnement apparent des marchandises.”

<sup>26</sup> 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. (Désignée ci-après sous le nom de “Convention CMR”.)

<sup>27</sup> Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 25 octobre 1952, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, p. 337, telle qu'elle a été amendée en 1961 et 1970. Bien que la révision de 1970 ne soit pas encore en vigueur, le présent rapport se réfère à cette version ci-après désignée sous le nom de “Convention CIM de 1970” étant donné que ce texte doit entrer en vigueur au cours de 1975.

<sup>28</sup> Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session, par. 26, *a*; Compilation révisée de projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur (désignée ci-dessous sous le nom “Compilation révisée”) [A/CN.9/WG.III/WP.16], art. II-B.

pour perte ou dommage aux caisses, conteneurs ou emballages renfermant les marchandises<sup>29</sup>. Pour éviter toute confusion à cet égard, le Groupe de travail pourrait élargir la définition du terme “marchandises”<sup>30</sup> de façon qu'il englobe les caisses, conteneurs et autres emballages des marchandises s'ils sont fournis par le chargeur. On arriverait à ce résultat en modifiant comme suit la définition du terme “marchandises” :

*Projet de disposition D*

2. “Marchandises” comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, y compris animaux vivants et caisses, conteneurs et autres emballages fournis par le chargeur.

30. Le Groupe de travail pourrait décider que l'adoption du projet de disposition D rend superflu le projet de disposition C, puisque le projet de disposition D précise que le terme “marchandises” comprend tout emballage fourni par le chargeur. En décrivant “l'état et le conditionnement apparent des marchandises”, le transporteur serait donc tenu, dans le cas de marchandises transportées par conteneur ou emballées, de décrire l'état de ces “marchandises” tel qu'il est en mesure de l'apprécier, c'est-à-dire de décrire l'état du conteneur, emballage, etc.

*6) Disposition générale finale de l'article 3,3)*

31. La disposition générale finale du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 est rédigée comme suit :

“Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.”

32. Le libellé actuel de cette disposition, si on l'interprète littéralement, autorise simplement le transporteur à ne pas porter sur le connaissement certains types de renseignements fournis par le chargeur. Or il est courant dans la pratique commerciale que le transporteur fasse figurer dans le connaissement des renseignements suspects ou non vérifiés fournis par le chargeur conformément aux alinéas *a* et *b*, ainsi que ses propres réserves quant à l'exactitude de ces renseignements<sup>31</sup>. La plupart des tribunaux reconnaissent la validité de ces réserves du transporteur si elles sont mentionnées dans le connaissement<sup>32</sup>, mais cer-

<sup>29</sup> En revanche, les conteneurs sont expressément mentionnés dans les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité du transporteur. Voir la *Compilation révisée*, art. II-C, par. 2.

<sup>30</sup> *Compilation révisée*, art. I-C 2).

<sup>31</sup> Par exemple, “poids, quantité et nombre de colis inconnus” et “poids déclaré”. Voir Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, p. 91 à 93; Temperley, *Carriage of Goods by Sea Act, 1924*, 4<sup>e</sup> éd., Londres, 1932, p. 33 à 35; réponse de la Norvège au troisième questionnaire de la CNUDCI.

<sup>32</sup> Voir Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, p. 91 à 93; Manca, *International Maritime Law*, vol. II, p. 182.

tains ont refusé de faire de même en se basant sur le fait que le transporteur n'aurait pas dû mentionner sur le connaissement des renseignements invérifiables ou suspects<sup>33</sup>.

33. Le chargeur et le transporteur peuvent également juger utile de mentionner sur le connaissement, avec réserves éventuellement, des renseignements fournis par le chargeur qui ne sont pas prévus aux alinéas *a* et *b* et que le transporteur reconnaît invérifiables<sup>34</sup>. Il s'agira par exemple d'une déclaration du chargeur décrivant des marchandises emballées dans un conteneur scellé, à l'égard duquel le transporteur porte la mention suivante : "déclaré contenu".

34. Le Groupe de travail pourra envisager une solution selon laquelle le transporteur serait tenu de porter sur le connaissement tous les renseignements fournis par écrit par le chargeur qui sont prévus aux alinéas *a* et *b*, mais en ayant la possibilité de faire figurer des réserves dans les conditions précisées par la disposition générale finale du paragraphe 3 de l'article 3. Dans ce cas, le transporteur aurait également la possibilité de porter sur le connaissement tous les renseignements sur les marchandises qui ne sont pas prévus aux alinéas *a* et *b*, accompagnés des réserves appropriées.

35. Le projet de disposition ci-après correspondrait à la pratique commerciale en ce qui concerne la mention de réserves dans le connaissement<sup>35</sup>.

#### *Projet de disposition E*

"3. Lorsqu'un connaissement porte des indications sur l'aspect, les marques, le nombre, la quantité ou le poids des marchandises, dont le transporteur a une raison sérieuse de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier, le transporteur [déclarera] [spécifiera] une réserve à cet effet dans le connaissement<sup>36</sup>."

36. Les mots placés entre crochets à la fin de ce projet de disposition permettront de choisir le degré de précision à exiger de ces réserves. Certains tribunaux considèrent que, pour ne pas être tenu par les mentions figurant sur le connaissement, le transporteur

doit porter sur le connaissement une réserve suffisamment précise pour faire connaître au destinataire ou autre tiers les faits pertinents qui l'ont motivée. Ces tribunaux n'acceptent pas les réserves libellées en termes vagues ou généraux, et certains ont exigé, pour donner effet à une réserve, qu'elle indique les raisons pour lesquelles le transporteur soupçonne d'inexactitude les renseignements donnés par le chargeur, ou qu'elle précise pourquoi le transporteur n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier les renseignements<sup>37</sup>. Pour d'autres tribunaux, une réserve mentionnée sur le connaissement est valable même si elle n'énonce pas les motifs qui la justifient<sup>38</sup>.

37. Le projet de disposition E n'exige pas que le transporteur énonce les "motifs" ou "raisons" de sa réserve, car ces termes nuiraient à la clarté du texte et seraient difficiles à appliquer en pratique. N'importe laquelle des deux formules proposées entre crochets à la fin du projet de disposition E indiquerait suffisamment, semble-t-il, qu'une réserve ne peut pas être générale au point de ne pas faire connaître les faits essentiels au destinataire ou autre tiers<sup>39</sup>.

#### *7) Marchandises en vrac*

38. Dans certains pays, la législation nationale mettant en vigueur la Convention de Bruxelles de 1924 comporte une disposition traitant expressément des marchandises en vrac<sup>40</sup>. Le Groupe de travail voudra peut-être envisager une disposition analogue prévoyant que, lorsque la coutume commerciale est que le poids des marchandises en vrac est vérifié par une personne autre que le chargeur ou le transporteur et que le connaissement porte une indication à cet effet, l'énoncé du poids ne vaudra pas présomption de preuve opposable au transporteur aux fins du paragraphe 4 de l'article 3.

39. D'un autre côté, le Groupe de travail conclura peut-être que le projet de disposition E (voir plus haut, par. 35) est suffisamment large et souple pour s'appliquer aux déclarations relatives au poids des marchandises en vrac. Le transporteur pourrait inscrire sa réserve quand au poids des marchandises en vrac, simplement en écrivant par exemple "marchan-

<sup>33</sup> Voir Tetley, *Marine Cargo Claims*, p. 61 à 63. D'après les décisions de ces tribunaux, les renseignements portés sur le connaissement constituent un commencement de preuve ou une preuve définitive de l'état des marchandises telles qu'elles ont été reçues par le transporteur, les réserves de celui-ci n'étant pas tenues en compte.

<sup>34</sup> Voir Knauth, *Ocean Bills of Lading*, 4<sup>e</sup> éd., Baltimore, 1953, p. 181, selon lequel "Bien que . . . le connaissement ne doive mentionner que le nombre de colis ou la quantité ou le poids des marchandises, il est souvent souhaitable ou nécessaire de mentionner tous autres renseignements ainsi que la déclaration de la valeur facturée, aux fins des formalités d'autorisation d'exportation, d'entrée en douane, etc."

<sup>35</sup> Texte inspiré de la réponse de la Norvège au troisième questionnaire de la CNUDCI (A/CN.9/WG.III/L.2), p. 32.

<sup>36</sup> Voir l'article IV-B (teneur du connaissement), dans l'"ordre proposé pour les projets d'articles relatifs à la teneur et à l'effet juridique des documents constatant le contrat de transport", en annexe à la première partie du présent rapport.

<sup>37</sup> La France, le Liban et la Syrie, aux termes de la loi, et la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la République démocratique allemande et la Yougoslavie, par l'effet de la jurisprudence, exigent que les transporteurs indiquent sur le connaissement les raisons de leurs réserves. La réponse de la France propose de modifier la Convention de 1924 de façon à ce qu'elle comporte une disposition expresse à cet effet. La réponse du Dahomey suggère l'interdiction des clauses de réserve d'ordre général sur l'état, la qualité ou la quantité des marchandises.

<sup>38</sup> Selon Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, p. 93, c'est le cas des Etats-Unis et du Royaume-Uni.

<sup>39</sup> Le projet de disposition visant à modifier le paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention de 1924 (voir plus loin par. 59) préciserait qu'en vertu de la Convention seule une réserve valable au sens du projet de proposition E produirait un effet juridique.

<sup>40</sup> Royaume-Uni, *The Carriage of Goods by Sea Act 1924* (loi de 1924 sur le transport des marchandises par mer), art. 5; Canada, *Water Carriage of Goods Act 1936* (loi de 1936 sur le transport des marchandises par eau), art. 6; Etats-Unis, *Carriage of Goods by Sea Act, 1936* (loi de 1936 sur le transport des marchandises par mer), art. 11.

dises en vrac, poids indiqué par X". Le projet de disposition E donnerait effet à cette réserve dans le cas habituel où le transporteur n'a pas de moyen commercialement raisonnable de vérifier le poids des marchandises en vrac.

#### 8) *Marchandises en conteneurs*

40. Le développement récent des transports de marchandises par conteneurs scellés emballés par le chargeur créerait selon certains une situation nouvelle, qui rendrait nécessaire l'adoption d'une règle spéciale dans le cadre du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de 1924<sup>41</sup>. Cette règle disposerait que, s'agissant de marchandises en conteneurs, l'obligation du transporteur de porter sur le connaissance des indications relatives à l'aspect, aux marques, au nombre, à la quantité et au poids des marchandises ne s'applique qu'aux conteneurs scellés eux-mêmes et non pas aux marchandises qu'ils contiennent.

41. On peut considérer que les projets de disposition C (voir plus haut, par. 28) et E (voir plus haut, par. 35) suffisent à répondre aux problèmes soulevés par le transport des marchandises en conteneurs scellés emballés par le chargeur. Ces problèmes ne sont pas nouveaux; on n'a jamais attendu d'un transporteur assurant le transport maritime de marchandises en caisses ou autrement emballées qu'il ouvre les caisses ou déballe les marchandises soigneusement emballées qu'il a reçues du chargeur pour en vérifier les marques, la quantité, le poids ou le conditionnement apparent. Le projet de disposition C n'oblige le transporteur qu'à mentionner dans le connaissance "l'état et le conditionnement *apparent* des marchandises, y compris leur emballage", de sorte que, pour les conteneurs scellés, le transporteur n'aurait qu'à décrire le conditionnement apparent des conteneurs. Pour ce qui est des marques, du nombre, de la quantité ou du poids des marchandises, le projet de disposition E permet au transporteur de porter toute réserve raisonnable sur le connaissance, comme par exemple "reçu deux conteneurs scellés apparemment en bon état et conditionnement, dont chacun contiendrait 50 bicyclettes".

#### 9) *Mentions que l'on pourrait ajouter à celles que doivent comporter les connaissances*

42. Il est suggéré dans un certain nombre de réponses d'augmenter le nombre de mentions que doit actuellement comporter le connaissance en vertu du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de 1924<sup>42</sup>. En pratique, les connaissances comportent en

général un grand nombre de renseignements qui ne sont pas exigés, tels que le nom du transporteur, du chargeur, du destinataire et du bâtiment, les ports de chargement et de déchargement, une description des marchandises, le nombre d'exemplaires originaux du connaissance, le fret, s'il a été payé ou non, la date et le lieu de délivrance du connaissance, l'état de l'emballage des marchandises, les valeurs sur facture, et divers renseignements nécessaires aux douanes et à l'obtention des permis d'importation et d'exportation<sup>43</sup>. Le libellé de la disposition liminaire du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de 1924 ("connaissance portant, entre autres choses") permet au transporteur de porter sur le connaissance des mentions dont la Convention n'exige pas la présence; la seule question est de savoir si le transporteur doit être tenu de porter sur le connaissance certains types supplémentaires de mentions, soit de lui-même, soit sur la demande expresse du chargeur.

43. On peut noter que le contrat de transport constaté par le connaissance n'est qu'un élément de la documentation émise normalement à l'occasion de l'opération de vente qui en est le point de départ; le connaissance est généralement accompagné d'autres documents donnant des renseignements sur les marchandises, par exemple les documents de douane, les documents d'exportation et d'importation, la police d'assurance maritime et les factures<sup>44</sup>.

#### a) *Nom du transporteur contractuel*

44. Selon plusieurs réponses, il serait bon d'exiger que tous les connaissances mentionnent le nom et l'adresse du transporteur<sup>45</sup>. L'article 6 [par. 1, alin. c] de la Convention CMR de 1956 stipule que le document de transport comporte "le nom et l'adresse du transporteur", et l'article 8 de la Convention de Varsovie contenait une disposition analogue avant sa révision en 1955.

45. Lors de la délivrance d'un connaissance "reçu pour embarquement"<sup>46</sup>, l'identité du transporteur contractuel est évidemment connue, mais il peut arriver que l'identité du transporteur substitué ne le soit pas. Selon les projets de disposition déjà approuvés par le Groupe de travail, le transporteur

<sup>41</sup> Voir les réponses de l'Australie, du Pakistan et du Comité juridique consultatif africano-asiatique au troisième questionnaire de la CNUDCI. Voir également M. J. Mustill, *Carriage of Goods by Sea Act, 1971* (loi de 1971 sur le transport des marchandises par mer) [Arkiv for Sjørett, Bd. 11 — Hefte 4-5], Oslo, 1972, p. 705.

<sup>42</sup> Voir les réponses de l'Australie, de l'Autriche, de la Tchécoslovaquie, de l'Éthiopie, de la Finlande, de la France, de l'Irak, de l'Italie, du Pakistan, de la Roumanie, de l'URSS, du Comité juridique consultatif africano-asiatique et du Comité maritime international au troisième questionnaire de la CNUDCI, ainsi que celles de la Norvège et de la Suède au deuxième questionnaire de la CNUDCI.

<sup>43</sup> Voir par exemple le connaissance de lignes régulières (Conditions des lignes régulières approuvées par la Conférence maritime internationale de la Baltique), modifié le 1<sup>er</sup> janvier 1950 et le 1<sup>er</sup> août 1952 (connaissance CONLINE), et le modèle de connaissance P et I, reproduit à l'annexe III de "Les connaissances", rapport du secrétariat de la CNUCED (TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, p. 71 et 75). Voir également ci-dessus, note 34.

<sup>44</sup> La facture indique habituellement le nom et l'adresse du vendeur et de l'acheteur, la date, le numéro de référence de la commande de l'acheteur, identifie les marchandises vendues, contient des renseignements sur l'emballage et sur les marques et nombres figurant sur l'emballage, et précise les conditions de la vente, le prix facturé et les modalités de l'expédition. C. M. Schmitthoff, *The Export Trade* (4<sup>e</sup> éd., Londres, 1962), p. 56. Voir également Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* (Brooklyn, 1957), p. 100.

<sup>45</sup> Voir les réponses de la Grèce, de l'Irak, du Pakistan, de l'URSS et du Comité juridique consultatif africano-asiatique.

<sup>46</sup> Les connaissances "reçus pour embarquement" ont été reconnus valides par le paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de 1924, et le resteront probablement en vertu de la Convention révisée.

contractuel reste responsable de la totalité du transport, alors que le transporteur substitué n'est responsable que de la partie du transport qu'il a effectuée<sup>47</sup>. Il est donc fréquent que la personne habilitée à faire des réclamations contre le transporteur pour perte ou dommage subis par les marchandises préfère poursuivre le transporteur contractuel, car il est souvent impossible de déterminer avec exactitude à quel moment, au cours du transport, les marchandises ont été perdues ou endommagées. La seule exception à la responsabilité du transporteur contractuel pour la totalité du transport par mer figure dans le projet de disposition sur le "connaissance direct" examiné par le Groupe de travail<sup>48</sup>. En vertu de cette disposition, le transporteur contractuel est exonéré de responsabilité pour les pertes ou avaries causées aux marchandises, si ces pertes ou avaries sont la conséquence d'événements survenus pendant que les marchandises étaient sous la garde d'un transporteur substitué et si ce dernier a réellement effectué la partie du transport désignée dans le contrat de transport comme devant être exécutée par une autre personne que le transporteur contractuel.

46. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le projet de disposition ci-après :

*Projet de disposition F*

1. d)<sup>49</sup> Le nom et l'établissement principal du transporteur contractuel;

47. Ce projet de disposition exigerait que soit indiqué l'établissement principal du transporteur contractuel, car, en vertu de l'article V-C de la compilation révisée, cet élément constitue en soi un facteur attributif de compétence sur le transporteur<sup>50</sup>. On avait envisagé d'exiger la mention du nom et du principal établissement du "transporteur substitué" dont les services seraient utilisés pour exécuter le contrat de transport. Mais on n'a pas retenu de disposition en ce sens dans le projet ci-dessus, car le "transporteur substitué" risque de n'être pas connu au moment de la signature du contrat de transport. Dire que le nom et le principal établissement du "transporteur substitué" seront portés sur le connaissance s'ils sont connus du transporteur contractuel soulèverait de difficiles problèmes pratiques d'application et d'exécution.

b) *Lieu et date d'émission du connaissance*

48. Selon plusieurs réponses, il faudrait exiger ces deux mentions ou l'une d'entre elles dans les connais-

<sup>47</sup> Compilation révisée, art. II-G.

<sup>48</sup> Compilation révisée, art. II-H. (La disposition a été placée entre crochets par le Groupe de travail; pour savoir dans quelle mesure elle a été approuvée, consulter la note de bas de page 32 dans la compilation révisée.)

<sup>49</sup> Voir l'article IV-B "Teneur du connaissance" dans l'ordre proposé pour les projets d'articles sur la teneur et l'effet juridique des documents constatant le contrat de transport" en annexe à la première partie du présent rapport.

<sup>50</sup> La deuxième partie du paragraphe A (1.a.) de l'article V-C ("ou, à défaut, son domicile") semble inappropriée, car cette disposition ne pourrait s'appliquer que si le défendeur était un particulier: les sociétés n'ont pas de domicile ("ordinary residences" dans le texte anglais). En deuxième lecture, le Groupe de travail voudra peut-être envisager la suppression de ce membre de phrase.

sements<sup>51</sup>. La Convention CIM de 1970 et la Convention CMR de 1956 disposent toutes deux que le document de transport doit montrer la date d'émission, mais cette condition a été supprimée lors de la révision, en 1955, de la Convention de Varsovie<sup>52</sup>. Cette mention figure presque toujours dans les connaissements; elle permet de déterminer approximativement le moment où la responsabilité du transporteur pour les marchandises commence à courir<sup>53</sup>. La date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises au port de chargement serait, certes, plus utile pour établir la durée de la responsabilité du transporteur et pour déterminer si le transport a causé un retard dans la livraison; mais exiger cette mention risquerait de retarder la délivrance du connaissance, car cela obligerait le préposé ou l'agent du transporteur qui délivre le connaissance à procéder à une enquête pour vérifier la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises au port de chargement. En conclusion, la date d'émission du connaissance est un élément d'information utile et important, dont on peut exiger la présence sur le connaissance sans soulever de problèmes administratifs, ni ralentir le chargement.

49. A l'heure actuelle, seule la Convention CMR exige la mention du lieu d'émission du document de transport<sup>54</sup>. Pourtant, en vertu de l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, de l'article 5 du Protocole de 1968 ainsi que du projet d'article sur le domaine d'application géographique approuvé par le Groupe de travail<sup>55</sup>, le lieu d'émission du connaissance peut déterminer l'applicabilité de la Convention. Cette mention ne soulève pas de difficulté administrative, et d'ailleurs les connaissements précisent presque toujours le lieu d'émission. On peut aussi considérer qu'il est tellement courant d'indiquer dans les connaissements la date et le lieu d'émission que la question n'appelle pas de réglementation.

50. Si le Groupe de travail considère qu'il faut expressément exiger que les connaissements comportent la date et le lieu de leur émission, il voudra peut-être ajouter le texte ci-après :

*Projet de disposition G*

1. e)<sup>56</sup> Le lieu et la date de son émission;

<sup>51</sup> Voir les réponses de la France, de l'Irak, du Pakistan, de la Roumanie, de l'URSS et du Comité juridique consultatif africano-asiatique au troisième questionnaire de la CNUDCI.

<sup>52</sup> La Convention CIM exige l'apposition de "la date de l'acceptation" sur la lettre de voiture (art. 8, par. 1), tandis que la Convention CMR prévoit que la lettre de voiture porte "la date de son établissement" (art. 6, par. 1). Avant d'être amendée en 1955, la Convention de Varsovie exigeait la mention de la date à laquelle la lettre de transport aérien avait été "établie" (art. 8, a.).

<sup>53</sup> En vertu de l'article II-A de la compilation révisée, la responsabilité du transporteur commence à courir à partir du moment où il a pris les marchandises en charge au port de chargement.

<sup>54</sup> Cette condition a été supprimée de la Convention de Varsovie en 1955, et de la Convention CIM en 1970.

<sup>55</sup> Compilation révisée, art. I-B.

<sup>56</sup> Voir l'article IV-B "Teneur du connaissance" dans l'ordre proposé pour les projets d'articles sur la teneur et l'effet juridique des documents constatant le contrat de transport", en annexe à la première partie du présent rapport.

résultat pratique serait que, si un document était délivré sur la demande du chargeur pour constater le contrat de transport, il ne pourrait s'agir, en fait, que d'un connaissement. Peut-être le Groupe de travail voudra-t-il examiner encore une autre solution, selon laquelle le chargeur pourrait exiger la délivrance d'un document "quasi formaliste", autre qu'un connaissement, qui comporterait nécessairement, au choix du chargeur, une ou plusieurs des mentions figurant obligatoirement sur les connaissements.

73. De nombreuses réponses, bien que favorables à l'extension de certaines ou de l'ensemble des règles sur la teneur obligatoire des connaissements aux autres documents constatant le contrat de transport, indiquent que le contenu des documents autres que les connaissements ne devrait être opposable au transporteur que jusqu'à preuve du contraire. On fait valoir à l'appui de cette thèse que, lorsqu'il s'agirait de documents autres qu'un connaissement, le transporteur serait tenu de délivrer la marchandise au destinataire nommé dans le contrat de transport, puisque, dans la plupart des pays, ces documents ne sont pas considérés comme "documents formant titre" et ne sont donc pas "négociables"; et il serait inutile de prévoir une protection spéciale en faveur de l'acquéreur d'un tel document, puisque cet acquéreur ne pourrait se prévaloir de sa bonne foi.

74. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner le projet de disposition ci-après, qui reprend sous forme de variante les deux formules exposées au paragraphe 72 ci-dessus, et en vertu duquel le contenu de tout document autre qu'un connaissement constatant le contrat de transport, ne serait opposable au transporteur que sauf preuve du contraire :

#### *Projet de variantes B*

1. S'il n'est pas délivré ni demandé de connaissement à l'occasion d'un transport de marchandises, le transporteur qui a reçu les marchandises délivrera, sur la demande du chargeur, un document autre qu'un connaissement pour constater le contrat de transport. Ce document portera [toutes les mentions] [expressément demandées par le chargeur] qui sont prévues à l'article [IV B].

2. Si [malgré la demande expresse du chargeur] le transporteur ne mentionne pas sur le document délivré en application du paragraphe 1 du présent article, l'état et le conditionnement apparent des marchandises [y compris leur emballage] ou n'indique pas que des frais de transport sont dus [à l'arrivée des marchandises], le transporteur est réputé avoir indiqué sur ledit document que l'état et le conditionnement apparent des marchandises [y compris leur emballage] était satisfaisant [lorsqu'il les a reçues] et qu'aucun frais de transport n'était dû [à l'arrivée des marchandises].

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et en l'absence des réserves autorisées en vertu du paragraphe 3 de l'article [IV B], un document constatant le contrat de transport, autre qu'un connaissement, vaut

présomption, sauf preuve du contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

#### ANNEXES

##### 1) Nouvelles définitions proposées dans la première partie

###### *Article I C. : Définitions<sup>a</sup>*

###### Paragraphe 2. *Marchandises*

"Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, y compris animaux vivants et caisses, conteneurs et autres emballages fournis par le chargeur (projet de disposition D; voir le paragraphe 29 ci-dessus).

###### Paragraphe 3. *Connaissement*

"Connaissement" s'entend d'un document constatant [la réception des marchandises et] l'existence d'un contrat de transport [de ces marchandises], et en vertu duquel un transporteur s'engage à ne délivrer les marchandises qu'à une personne qui détient ce document. Une mention portée sur le document et stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou au porteur constitue un tel engagement (projet de disposition A-1; par. 10 ci-dessus)<sup>b</sup>.

##### 2) Ordre proposé pour les projets d'articles sur la teneur et l'effet juridique des documents constatant le contrat de transport

###### *Article IV B.*

###### *Teneur du connaissement*

1. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage (identique à l'article 3.3) a de la Convention de 1924);

b) Le nombre de colis ou de pièces, et la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur (projet de disposition B; rapport, première partie, par. 24);

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises, y compris leur emballage (projet de disposition C; voir le paragraphe 28 ci-dessus);

d) Le nom et l'établissement principal du transporteur contractuel (projet de disposition F; voir le paragraphe 46 ci-dessus);

e) Le lieu et la date de son émission (projet de disposition G; voir le paragraphe 50 ci-dessus).

2. Lorsque les marchandises auront été chargées, le transporteur [capitaine ou agent du transporteur] délivrera au chargeur, si celui-ci le demande, un connaissement libellé "Embarqué" qui, outre les mentions requises au paragraphe 1, indiquera le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été

<sup>a</sup> Voir l'article I C de la compilation révisée.

<sup>b</sup> Voir le paragraphe 12 de la première partie ci-dessus, qui contient le projet de disposition A-2 ci-après, constituant une variante : "Connaissement" s'entend d'un document constatant [la réception des marchandises et] l'existence d'un contrat de transport [de ces marchandises], et en vertu duquel un transporteur s'engage à délivrer les marchandises à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ses ayant cause, ou au porteur.

embarquées, la date ou les dates d'embarquement et le port d'embarquement. Si le transporteur a antérieurement délivré au chargeur un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur, à la demande du transporteur, restituera ce document contre remise du connaissement "Embarqué" (projet de disposition H; voir le paragraphe 55 ci-dessus).

3. Lorsqu'un connaissement porte des indications sur l'aspect, les marques, le nombre, la quantité ou le poids des marchandises, dont le transporteur a une raison sérieuse de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier, le transporteur [déclarera] [spécifiera] une réserve à cet effet dans le connaissement (projet de disposition E; voir le paragraphe 35 ci-dessus).

*Article IV C. : Effet juridique du connaissement*

1. En l'absence des réserves autorisées en vertu du paragraphe 3 de l'article [IV B], le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites. Toutefois la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi, y compris le destinataire (projet de disposition J-1; voir les paragraphes 59 et 60 ci-dessus).

2. Lorsque le transporteur ne mentionne pas sur le connaissement l'état et le conditionnement apparent des marchandises [y compris leur emballage] ou n'indique pas que des frais de transport sont dus [à l'arrivée des marchandises], il est réputé aux fins du paragraphe 1 avoir indiqué sur le connaissement que l'état et le conditionnement apparent des marchandises [y compris leur emballage] étaient satisfaisants et qu'aucun frais de transport n'était dû [à l'arrivée des marchandises] (projet de disposition J-2; voir le paragraphe 63 ci-dessus).

3. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment où celui-ci aura pris la marchandise en charge conformément à l'article [II A], l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids, tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses résultant de l'inexactitude de ces renseignements. *Le*

*chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transféré à un tiers. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur (projet de disposition K; voir le paragraphe 67 ci-dessus).*

*Article IV D : Documents autres que les connaissements*

*Projet de variante A*

Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites (voir le paragraphe 71 ci-dessus).

*Projet de variante B*

1. S'il n'est pas délivré ni demandé de connaissement à l'occasion d'un transport de marchandises, le transporteur qui a reçu les marchandises délivrera, sur la demande du chargeur, un document autre qu'un connaissement pour constater le contrat de transport. Ce document portera [toutes les mentions] [expressément demandées par le chargeur] qui sont prévues à l'article [IV B].

2. Si [malgré la demande expresse du chargeur] le transporteur ne mentionne pas sur le document délivré en application du paragraphe 1 du présent article l'état et le conditionnement apparent des marchandises [y compris leur emballage] ou n'indique pas que des frais de transport sont dus [à l'arrivée des marchandises], le transporteur est réputé avoir indiqué sur ledit document que l'état et le conditionnement apparent des marchandises [y compris leur emballage] étaient satisfaisants [lorsqu'il les a reçues] et qu'aucun frais de transport n'était dû [à l'arrivée des marchandises].

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et en l'absence des réserves autorisées en vertu du paragraphe 3 de l'article [IV B], un document constatant le contrat de transport, autre qu'un connaissement, vaut présomption, sauf preuve du contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites (voir le paragraphe 74 ci-dessus).

## DEUXIÈME PARTIE : VALIDITÉ ET EFFET DES LETTRES DE GARANTIE

### A. — Introduction

1. A sa sixième session, le Groupe de travail a décidé qu'à la septième session, il examinerait notamment la validité et l'effet des lettres de garantie<sup>1</sup>. Il n'existe pas de règles sur la validité ou l'effet des lettres de garantie délivrées par le chargeur au transporteur<sup>2</sup> dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements (Convention de Bruxelles de 1924)<sup>3</sup>, ni dans le Protocole portant modification de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Rapport du Groupe de travail, sixième session (A/CN.9/88; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 1).

<sup>2</sup> Ces lettres sont dénommées en anglais *letters of guarantee* ou *letters of indemnity*.

<sup>3</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, n° 2754, p. 156; reproduit également dans *Registre des textes*, vol. II, p. 136.

<sup>4</sup> 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, 23 février 1968, *Registre des textes*, p. 190.

### B. — Droit et pratique actuels

#### 1) *Raisons de l'établissement de lettres de crédit*

2. Le type de lettre de garantie dont traite le présent rapport est un document par lequel le chargeur, ou une personne agissant en son nom s'engage à exonérer le transporteur de toute responsabilité que celui-ci peut encourir à l'égard du destinataire ou d'une autre tierce partie en raison de l'inexactitude des renseignements que donne le connaissement sur les marques, le poids et la quantité des marchandises ainsi que sur leur conditionnement apparent.

3. Aux termes du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, le transporteur est obligé, sur demande du chargeur, de délivrer un connaissement contenant les renseignements prévus dans ce paragraphe. Le paragraphe 4 du même article dispose qu'"un tel connaissement vaudra présomption,

sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, *a*, *b* et *c*." Cette disposition est complétée par le Protocole de Bruxelles de 1968, qui stipule au paragraphe 1 de l'article premier : "Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi".

4. La Convention donne au transporteur le droit d'être indemnisé par le chargeur des pertes, dommages ou dépenses résultant de l'inexactitude de certains renseignements figurant sur le connaissement. Le paragraphe 5 de l'article 3 stipule :

"5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur."

La dernière phrase de ce paragraphe précise bien que le transporteur demeure responsable vis-à-vis du destinataire ou de toute autre tierce personne à laquelle le connaissement a été transféré; ce n'est qu'après avoir encouru des pertes, des dommages ou des dépenses que le transporteur peut être indemnisé par le chargeur, et cela seulement en raison de l'inexactitude des renseignements fournis par le chargeur quant aux marques, au nombre, au poids et à la quantité des marchandises. Etant donné qu'une réclamation contre le chargeur entraîne des retards, des risques et des dépenses, on pourrait croire que le transporteur ne manque pas de mentionner sur le connaissement toutes les inexactitudes dont il peut être tenu pour responsable vis-à-vis des tiers, surtout lorsqu'il s'agit de défauts apparents dans l'état ou le conditionnement des marchandises, puisque dans ce cas la Convention ne prévoit pas de recours du transporteur contre le chargeur<sup>5</sup>. En portant ces mentions, le transporteur se protégerait contre les réclamations éventuelles que tout détenteur du connaissement peut fonder sur la description des marchandises figurant dans ce document.

5. Toutefois, dans la pratique, il arrive que chargeur et transporteur s'entendent pour écarter du connaissement toute mention qui risquerait de faire obstacle à son acceptation par le destinataire ou par une banque. La condition habituellement requise pour que le paiement soit fait par l'intermédiaire d'une banque est que le connaissement soit "net". On peut illustrer de la manière suivante le problème auquel se heurte le transporteur : A la suite d'un contrat de vente entre un vendeur et un acheteur, une banque agissant au nom de l'acheteur délivre au vendeur une

lettre documentaire de crédit par laquelle elle s'engage à régler une traite d'un montant précisé (représentant le prix des marchandises) sur présentation de certains documents, dont un connaissement "net" formant titre pour le transport des marchandises. Au moment du chargement, le transporteur propose de mentionner sur le connaissement : "cartons déchirés", ou "tonneaux qui fuient". Cette mention aurait pour effet de rendre inacceptable le connaissement, puisque l'une des conditions de la lettre de crédit est qu'il soit "net". Le chargeur propose donc que le transporteur établisse le connaissement sans cette mention, en échange d'une lettre de garantie ainsi rédigée : "A la réception du chargement en rubrique, votre personnel a porté les mentions et réserves suivantes concernant l'état des marchandises ci-après désignées : "cartons déchirés". Contre la délivrance d'un connaissement où ne figurent pas les mentions et réserves sus-indiquées, nous convenons par la présente, au cas où les destinataires ou leurs représentants formuleraient au sujet des marchandises désignées dans le connaissement des objections correspondant aux mentions et réserves sus-indiquées, que vous êtes habilités à procéder à l'évaluation et au règlement des pertes ou dommages en cause et que nous vous réglerons, sur demande, l'intégrité du montant dudit dommage, pertes ou dépenses".

6. Les circonstances dans lesquelles une lettre de garantie est établie peuvent varier. Par exemple, la lettre peut être délivrée lorsque le chargeur et le transporteur ne sont pas d'accord sur la quantité des marchandises à transporter ou sur la qualité de l'emballage. Mais elle peut aussi être délivrée lorsque le chargeur et le transporteur reconnaissent l'un et l'autre que l'état et le conditionnement apparent des marchandises ne sont pas satisfaisants. En tout état de cause, ni le destinataire ni aucun autre tiers (banque, assureur, etc.) ne saura que le conditionnement réel des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ne concordait pas avec la description qui en est faite dans le connaissement. Sur la foi du connaissement "net" : 1) la banque réglera la somme précisée dans la lettre de crédit; 2) le connaissement pourra être transféré à des tiers agissant de bonne foi; 3) un assureur pourra garantir le transporteur de toute responsabilité<sup>6</sup>, ou rembourser au propriétaire de la cargaison le montant des dommages présentés à l'issue du transit lorsque ces dommages se sont produits avant le transit.

7. Dans les cas susmentionnés, le destinataire, le banquier ou les tierces parties auront été trompés par l'absence de toute mention sur le connaissement "net"<sup>7</sup>. Si cette absence est due au fait que le chargeur et le transporteur sont honnêtement en désaccord, par exemple sur la quantité ou le poids des marchandises, on ne peut pas dire qu'ils se sont rendus coupables de

<sup>5</sup> Dans certains cas, un paiement effectué par le transporteur au destinataire ou à une autre tierce personne constituerait de sa part l'exécution d'une obligation du chargeur; en pareil cas, le transporteur pourrait être habilité à être indemnisé par le chargeur, indépendamment de la Convention.

<sup>6</sup> Réponse de la France au troisième questionnaire de la CNUDCI. Le questionnaire et les réponses sont reproduits dans un document de travail du Secrétariat intitulé : Réponses au troisième questionnaire sur les connaissements, soumises par les gouvernements et organisations internationales à l'examen du Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/L.2 et Add.1).

<sup>7</sup> Voir Pourcelet *Le transport maritime sous connaissement*, p. 33 (1972).

manœuvres frauduleuses constituant un dol. Mais on pourra dire qu'il y a eu manœuvre frauduleuse si l'existence d'un défaut était évidente et si le transporteur s'est abstenu de le mentionner sur le connaissement afin de permettre à son client (le chargeur) d'obtenir le règlement des marchandises, ou leur vente, dans des circonstances où ces opérations n'auraient pas été possibles si le défaut avait été mentionné sur le connaissement.

## 2) Effet juridique des lettres de garantie

8. On s'accorde généralement à reconnaître qu'une lettre de garantie délivrée par le consignataire ne restreint pas les droits du destinataire ou de toute autre tierce partie vis-à-vis du transporteur. Cette opinion est sanctionnée par la législation et la jurisprudence d'un certain nombre d'Etats<sup>8</sup>.

9. En ce qui concerne la façon dont le transporteur peut se prévaloir de la lettre de garantie contre le chargeur ou toute autre personne qui l'a établie, il semble que certains tribunaux établissent une distinction entre les cas où le transporteur a eu l'intention de tromper les tiers et les cas où il n'y a pas eu cette intention. Cette distinction a été établie dans une importante affaire anglaise, *Brown, Jenkinson and Co., Ltd. contre Percy Dalton (Londres), Ltd.*<sup>9</sup>, concernant une action en recouvrement qu'un transporteur avait intentée contre un chargeur en faisant valoir une lettre de garantie; dans son opinion, lord Pearce décrivait ainsi le type de lettre de garantie dont il est possible de se prévaloir : "Au cours des 20 dernières années, les armateurs ont pris l'habitude, notamment dans le commerce au cabotage, de délivrer un connaissement net en échange d'une garantie du chargeur lorsque le conditionnement ou l'emballage des marchandises est contesté de bonne foi. Ils évitent ainsi d'avoir à modifier la lettre de crédit, ce qui peut soulever des difficultés lorsque les délais sont brefs. . . Il ne fait pas de doute que cette pratique est utile dans les affaires mineures et dans les cas où la contestation est de bonne foi et où la difficulté d'apprécier correctement la situation est disproportionnée par rapport à son importance." Le tribunal de commerce de la Seine (France) a jugé pour sa part : "La pratique qui consiste à délivrer une lettre de garantie n'est justifiée que lorsqu'il est impossible au capitaine, en raison de la rapidité des opérations nécessaires à l'exploitation normale des lignes maritimes régulières, de vérifier avec une précision rigoureuse les renseignements fournis par le chargeur avant l'expédition"<sup>10</sup>.

10. Lorsque le transporteur qui a délivré un connaissement net savait qu'il aurait dû l'assortir de réserves, certains jugements, comme celui rendu dans

<sup>8</sup> Voir loi française n° 66-420 du 18 juin 1966, art. 20; art. 1212 du Code civil du Québec; *Continex contre SS Flying Independent* (1952), AMC 1499 (Court de district des Etats-Unis, S.D.N.Y.); *Brown, Jenkinson and Co., Ltd. contre Percy Dalton (Londres), Ltd.* [1957] 2 All. E.R. 844. Dans leurs réponses, le Dahomey, la France, l'Italie et la Roumanie ont proposé que les lettres de garantie soient déclarées inopposables aux tiers.

<sup>9</sup> *Brown, Jenkinson and Co., Ltd., contre Percy Dalton (Londres) Ltd.* [1957] 2 All. E.R. 844, 857.

<sup>10</sup> *Thésée*, 10 mars 1958 : jugement signalé dans Tetley, *Marine Cargo Claims* 223 (1965).

l'affaire *Brown c. Percy Dalton Ltd.*, citée plus haut, privent de tout effet les dispositions de la lettre de garantie. Dans ce cas, la Cour d'appel a ainsi conclu, s'agissant de faits qui n'étaient pas contestés : "Il appert donc qu'à la demande du défendeur [chargeur], le demandeur [transporteur] a fait une déclaration dont l'un et l'autre savaient qu'elle était fautive et dont ils voulaient qu'elle inspire confiance aux personnes qui recevraient le connaissement, notamment tout banquier intéressé. . . Le défendeur s'appuyait en fait sur le raisonnement suivant : "Si vous faites une fautive déclaration qui trompera les endosseurs ou les banquiers, nous vous garantirons contre toute perte que vous pourrez subir". Je ne pense pas qu'un tribunal puisse prêter la main à l'exécution d'un tel marché." (p. 853). La Cour d'appel a également souligné que "chaque cause dépend des circonstances qui l'entourent" (p. 853). Cependant, les pratiques nationales ne sont pas en complet accord sur la façon dont le transporteur peut se prévaloir des dispositions d'une lettre de garantie à l'encontre du chargeur<sup>11</sup>.

## C. — Solutions possibles à la question de la validité et de l'effet des lettres de garantie

11. On trouvera ci-après diverses solutions possibles à la question de la validité et de l'effet des lettres de garantie. Trois projets de proposition sont énoncés. Les deux premiers (projets de propositions A et B) représentent des variantes d'une disposition unique. Au contraire, le projet de proposition C n'est pas incompatible avec le projet de proposition A ou B; le Groupe de travail pourra envisager l'adoption du projet A ou B, auquel s'ajouterait le projet C.

### 1) Absence de toute disposition dans la Convention sur la question des lettres de garantie

12. D'après certains, la solution du problème des lettres de garantie ne serait pas de déclarer lesdites lettres nulles et non avenues, mais de donner plus de souplesse aux transactions en matière de crédit bancaire. Dans sa réponse au questionnaire du Secrétariat, l'Afrique du Sud a proposé "que les liens existants entre les connaissements et les lettres de crédit soient étudiés lors de la révision en cours des "règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires". Dans le même ordre d'idées, l'Australie a proposé qu'on examine le motif essentiel auquel répond le maintien de l'obligation d'un connaissement "net".

13. Selon les Pays-Bas, "il n'y a pas de raison valable de supposer qu'il existe une tendance à abuser des connaissements nets couverts par une lettre de garantie. D'une façon générale, le but de ces documents est de faciliter le commerce international dans les cas où l'armateur se propose de porter sur un connaissement une mention qui ne concerne pas au premier chef le conditionnement ou la quantité des mar-

<sup>11</sup> Voir Tetley, *Marine Cargo Claims*, p. 222, qui cite des cas où les tribunaux ont admis que le transporteur intente une action contre le chargeur en se prévalant de la lettre de garantie. Voir également Pourcelet *Le transport maritime sous connaissement*, p. 34 et 35 (1972).

chandises." Les Pays-Bas se réfèrent ensuite "à la suggestion formulée il y a quelques années par la Chambre de commerce internationale, à savoir que l'insertion de mentions n'ayant pas une importance capitale quant au conditionnement ou à la qualité des marchandises soit sans effet sur la validité et la négociabilité des connaissements".

14. Dans sa réponse, la Chambre de commerce internationale a indiqué qu'une disposition conventionnelle qui aurait pour effet de déclarer les lettres de garantie nulles et non avenues ne serait, dans la meilleure des hypothèses, qu'une solution partielle<sup>12</sup>. La CCI n'approuve pas l'utilisation de ces lettres lorsqu'elles sont établies dans une intention frauduleuse. "Toutefois, le problème qui se pose au chargeur est qu'il s'aperçoit souvent que les réserves portées par le transporteur sur un connaissement, qui cesse ainsi d'être "net", n'ont aucun rapport avec les conditions du contrat de vente. Il éprouve néanmoins des difficultés à se faire ouvrir un crédit documentaire." Dans sa réponse, la CCI émet l'avis que, comme dans certains cas la nécessité s'impose, pour des raisons pratiques, de maintenir l'usage consistant à délivrer une garantie en faveur du transporteur, on pourrait envisager trois moyens de résoudre le problème :

- Demander plus de soin aux chargeurs pour réduire le nombre de cas où des réserves sont formulées par les transporteurs;
- Demander aux transporteurs une attitude plus compréhensive se traduisant par l'acceptation des pratiques de certaines branches d'activités ou des formes modernes d'emballage, et par la suppression des clauses stéréotypées;
- Réaliser des accords entre acheteurs et vendeurs sur l'acceptation des connaissements qui, bien que n'étant pas "nets" au sens strict du terme, peuvent être considérés en toute sécurité comme "en ordre" dans le cadre du contrat de vente<sup>13</sup>.

15. D'après d'autres réponses au troisième questionnaire de la CNUDCI, il serait inutile d'ajouter une disposition à la Convention<sup>14</sup>. C'est ainsi que les Etats-Unis précisent : "Le but à atteindre est de protéger le destinataire contre le dol, et il est douteux qu'il faille recourir à cet effet à des règles internationales, à moins que les travaux de la CNUDCI n'englobent aussi les crédits documentaires."

## 2) Invalidité des lettres de garantie

16. Tout recours concernant la lettre de garantie a pour but de décourager l'inclusion dans les connais-

<sup>12</sup> Pour un exposé général du problème des connaissements "nets", des réserves aux connaissements et des lettres de garantie, voir la brochure n° 223 de la Chambre de commerce internationale : "Le problème des connaissements nets" (1963).

<sup>13</sup> Dans sa réponse, la CCI a également indiqué qu'en pratique, le vendeur à qui a été remis un connaissement assorti de réserves peut être payé en fournissant une garantie à la banque qui a établi le crédit documentaire, "ce qui évite de causer un préjudice à l'acheteur, lequel conserve la liberté de contester le paiement fait sur présentation de ce document."

<sup>14</sup> Réponses des Etats-Unis et des Pays-Bas.

sements de fausses déclarations qui peuvent induire en erreur le destinataire ou une autre tierce partie. A cet égard, lord Pearce a souligné, dans l'affaire *Brown Ltd. contre Percy Dalton Ltd.*, déjà citée, que "il ne suffit pas que les banques ou les acheteurs qui ont été trompés par des connaissements nets puissent exercer un recours contre le transporteur. Ce qu'ils veulent, c'est acheter des marchandises, et non pas tenter des actions en justice. En outre, il a été prouvé par des exemples que leurs droits peuvent ne pas être reconnus ou qu'ils risquent de ne pas récupérer le montant de leur perte. Le commerce est fondé sur la confiance; et les connaissements sont des documents importants. Si les acheteurs et les banques estiment qu'ils ne peuvent plus se fier aux connaissements, les inconvénients dont souffriront les commerçants l'emporteront de beaucoup sur les avantages résultant de l'établissement de connaissements nets en échange de garanties" (p. 857).

17. L'invalidité de la lettre de garantie a pour effet de libérer le chargeur de son engagement, de dédommager le transporteur pour la somme versée par celui-ci au destinataire ou à tout autre tiers en raison des différences entre l'état des marchandises décrites dans le connaissement et l'état des marchandises effectivement reçues par le transporteur. Celui-ci aurait donc le choix soit de mentionner les défauts sur le connaissement, soit de faciliter les choses au chargeur en n'insérant pas les mentions pertinentes, mais en assumant alors à l'égard des tiers la responsabilité des manquants constatés et sans avoir de recours contractuel contre le chargeur. L'invalidation de la lettre de garantie a pour but d'inciter le transporteur à porter les annotations appropriées sur le connaissement. Le chargeur, bénéficiaire réel de la pratique consistant à délivrer des lettres de garantie contre des connaissements "nets", ne pourrait plus dédommager le transporteur, sauf dans le cas prévu au paragraphe 5 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924. Comme on le sait, ce paragraphe stipule que le chargeur garantit au transporteur l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité, et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, mais ne parle pas des omissions ni des mentions inexactes relatives à l'état et au conditionnement des marchandises.

18. Les adversaires d'une disposition qui frapperait de nullité les lettres de garantie font valoir que cette disposition serait à l'avantage du chargeur, alors que c'est celui-ci qui, ayant incité le transporteur à ne pas révéler les défauts de la marchandise, est le plus coupable à l'égard du destinataire ou des autres tiers<sup>15</sup>.

19. Les partisans d'une telle disposition semblent partagés sur sa portée. Pour les uns, il faudrait frapper de nullité toutes les lettres de garantie délivrées par le chargeur au transporteur. Selon les autres, seules seraient frappées de nullité les lettres de garantie délivrées par un chargeur à un transporteur qui avait connaissance ou aurait dû avoir connaissance de l'inexactitude ou du défaut mais n'aurait pas porté la mention appropriée sur le connaissement.

<sup>15</sup> Voir les réponses de la Conférence maritime internationale et de la Baltique (BIMCO) et du Comité maritime international (CMI).

a) *Disposition conventionnelle frappant de nullité toutes les lettres de garantie délivrées par le chargeur au transporteur*

20. Certaines réponses au questionnaire du Secrétariat sont favorables à la nullité de toutes les lettres de garantie délivrées au transporteur par le chargeur<sup>16</sup>. L'une des raisons indiquées est que, dans tous les cas, les lettres de garantie ont une incidence sur les renseignements qui figurent ou ne figurent pas sur le connaissement; le résultat sera donc le même pour le destinataire, que le transporteur ait eu ou non l'intention de le tromper<sup>17</sup>. Une autre raison en faveur de la nullité de toutes les lettres de garantie est qu'il est difficile de distinguer entre les lettres de garantie émises en raison d'un désaccord réel entre le chargeur et le transporteur (par exemple, sur la quantité ou sur le poids) et celles qui sont établies alors que le transporteur avait connaissance ou aurait dû avoir connaissance des défauts de la marchandise, de son emballage ou de l'inexactitude des renseignements fournis par le chargeur.

21. Le projet de disposition traduisant cette généralisation de la nullité des lettres de garantie se présente comme suit :

*Projet de proposition A*

Tout engagement ou tout accord donné par le chargeur ou en son nom pour garantir le transporteur contre l'inexactitude des mentions portées au connaissement, ou contre l'omission d'une mention prévue à l'article [3,3]), est nul et de nul effet.

b) *Disposition conventionnelle frappant de nullité les lettres de garantie émises en échange d'un connaissement comportant des mentions inexactes ou des omissions*

22. Selon d'autres réponses, les lettres de garantie ne devraient être frappées de nullité que lorsque le transporteur a connaissance de l'inexactitude des renseignements fournis par le chargeur ou des défauts apparents de la marchandise. Les partisans de cette solution estiment que les lettres de garantie jouent un rôle utile pour activer les relations commerciales en cas de désaccord réel entre le chargeur et le transporteur sur la quantité des marchandises ou sur des questions mineures concernant le conditionnement ou l'emballage. Cette opinion est également étayée par la pratique courante, comme il est indiqué plus haut (par. 9 et 10).

23. Le projet de disposition correspondant à cette notion plus étroite de la nullité des lettres de garantie se lirait comme suit :

*Projet de proposition B*

Tout engagement ou tout accord donné par le chargeur ou en son nom pour garantir le transporteur contre l'inexactitude des mentions portées au connaissement ou contre l'omission des renseignements

prévus à l'article [3,3]) est nul et de nul effet si le transporteur avait connaissance [ou devait raisonnablement avoir connaissance en raison de faits manifestes] de l'inexactitude de ladite mention ou du caractère obligatoire desdits renseignements.

3) *Responsabilité pleine et entière du transporteur vis-à-vis des tiers pour les fausses déclarations ou les omissions dont il a connaissance*

24. Comme on l'a déjà invoqué (par. 16, *supra*), le but principal de tout recours dans ce domaine est de décourager l'inclusion dans le connaissement de fausses déclarations pouvant tromper le destinataire et d'autres tiers. Les projets de propositions A et B poursuivent ce but en frappant de nullité, soit toutes les lettres de garantie, soit celles qui peuvent être utilisées pour provoquer ces fausses déclarations. Une autre méthode consisterait à aggraver la responsabilité du transporteur vis-à-vis des tiers qui sont trompés par de fausses déclarations.

25. Le paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, complété par le paragraphe 1 de l'article 1 du Protocole de Bruxelles, énonce le critère de la responsabilité encourue par le transporteur pour les déclarations figurant au connaissement (voir plus haut, par. 3). Cependant, toute responsabilité fondée sur ces dispositions serait vraisemblablement assujettie aux limitations générales de la responsabilité du transporteur<sup>18</sup>. Etant donné que les fausses déclarations dans les connaissements ont de graves conséquences, on pourrait envisager de supprimer les limitations de la responsabilité du transporteur lorsque celui-ci a connaissance de la fausseté d'une déclaration dans le connaissement, ou de l'absence d'une mention obligatoire.

26. Certaines des réponses au troisième questionnaire de la CNUDCI recommandent une solution de ce genre<sup>19</sup>, que l'on trouve déjà dans les législations française et norvégienne.

27. Le projet de disposition correspondant à cette solution se présente comme suit :

*Projet de proposition C*

Le transporteur qui porte sciemment des mentions inexactes sur le connaissement ou omet tout renseignement rendu obligatoire aux termes de [l'article révisé 3 3) et 3 7)] est responsable vis-à-vis du destinataire ou de tout autre tiers auquel le connaissement a été transféré de toute perte, de tout dommage ou de toute dépense encourus de bonne foi par ledit tiers en raison de cette mention ou omission, sans bénéfice de la limitation de responsabilité du transporteur prévue par la présente Convention.

<sup>18</sup> Voir Compilation révisée, art. II-C, II-D et II-E.

<sup>19</sup> Voir les réponses de la Finlande, de la France, de la Norvège et du Pakistan. Dans ce système, même si les lettres de garantie établies par le chargeur sont valides, l'aggravation de la responsabilité directe du transporteur, et de la responsabilité indirecte du chargeur sous l'empire de la garantie, auraient pour effet de dissuader le chargeur de proposer ces lettres et le transporteur de les accepter.

<sup>16</sup> Voir les réponses de la Hongrie, du Pakistan et de la Turquie.

<sup>17</sup> Voir la réponse du Pakistan.

### TROISIÈME PARTIE. — DÉFINITION DU CONTRAT DE TRANSPORT ET POSITION DE LA PERSONNE HABILITÉE À PRENDRE LIVRAISON DES MARCHANDISES

#### A. — Introduction

1. A sa sixième session, le Groupe de travail a noté qu'il serait souhaitable de formuler dans la Convention révisée une définition de l'expression "contrat de transport"<sup>1</sup>. Dans la partie ci-après de son quatrième rapport, le Secrétaire général répond à la demande que lui avait faite le Groupe de travail d'examiner également "la question de la définition du "contrat de transport" et la position à l'égard du transporteur de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises"<sup>2</sup>.

2. Le Secrétariat a reçu une réponse positive à la demande de renseignements portant sur ces questions; cette réponse a été distribuée comme l'un des documents de travail pour la septième session du Groupe de travail (document A/CN.9/WG.III/WP.18).

#### B. — Définition du "contrat de transport"

3. Bien que le Groupe de travail n'ait pas encore examiné la définition du "contrat de transport", cette expression est utilisée un certain nombre de fois dans les projets de dispositions qu'il a approuvés. C'est ainsi que les contrats visés par la Convention révisée sont désignés comme étant "tous les contrats de transport de marchandises par mer"<sup>3</sup>, et que le domaine d'application géographique est délimité par l'application de la Convention à "tout contrat de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents"<sup>4</sup>. De même, "le transporteur" ou "le transporteur contractuel" est défini comme étant "toute personne qui en son nom conclut un contrat de transport de marchandises par mer avec un chargeur"<sup>5</sup>. Enfin, le "contrat de transport" est également mentionné dans les projets de dispositions relatives à la responsabilité extracontractuelle du transporteur<sup>6</sup>, aux marchandises en pontée<sup>7</sup>, au connaissement direct<sup>8</sup>, à la compétence<sup>9</sup>, à l'arbitrage<sup>10</sup> et aux dispositions contractuelles dérogatoires à la Convention<sup>11</sup>.

4. A l'alinéa *b* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924, l'expression "contrat de transport" s'applique "uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer". Les autres conventions en matière de transport ne contiennent pas de définition

du "contrat de transport" en tant que tel. Toutefois, pour la détermination de leur domaine d'application, ces conventions utilisent chacune l'expression "contrat de transport" dans un contexte qui en précise le sens :

*Convention CMR de 1956 (transport par route) :  
alinéa 1 de l'article premier*

"1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules. . ."

*Convention de Varsovie de 1929 (transport  
aérien) : alinéa 1 de l'article premier*

"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<sup>12</sup>."

*Convention CIM de 1970 (transport par chemin  
de fer) : alinéa 1 de l'article premier*

"1. La présente Convention s'applique. . . 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. . ."

5. Le Groupe de travail décidera peut-être que l'identification des "contrats de transport" dans les projets de dispositions relatifs au champ d'application de la Convention révisée (par. 3 ci-dessus) suffit à préciser le sens de cette expression, sans qu'il soit nécessaire de la définir.

6. En revanche, le Groupe de travail jugera peut-être utile d'ajouter au projet de disposition de l'article 1-A les mots "contre rémunération" ou "contre paiement du fret"<sup>13</sup> :

#### *Projet de disposition A*

#### (Article 1-A. Contrats visés)

1. Les dispositions de la présente Convention sont applicables à tous les contrats de transport de marchandises par mer [contre rémunération] [contre paiement du fret].

7. Comme troisième solution, le Groupe de travail voudra peut-être envisager l'adoption d'une définition distincte de l'expression "contrat de transport", en

<sup>1</sup> Rapport du Groupe de travail, sixième session, (A/CN.9/88; *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 1*), par. 133.

<sup>2</sup> *Ibid.*, par. 151.

<sup>3</sup> Compilation révisée, art. I-A, par. 1.

<sup>4</sup> *Ibid.*, art. I-B, par. 1.

<sup>5</sup> *Ibid.*, art. I-C 1), par. 1.

<sup>6</sup> *Ibid.*, art. II-D, par. 1.

<sup>7</sup> *Ibid.*, art. II-F, par. 2 (dans la mention du "connaissement ou [de] tout autre document faisant preuve du contrat de transport").

<sup>8</sup> *Ibid.*, art. II-H, par. 1.

<sup>9</sup> *Ibid.*, art. V-C, A 1), B et D.

<sup>10</sup> *Ibid.*, art. V-D, par. 1 et 5.

<sup>11</sup> *Ibid.*, art. VI-A, par. 1 et 3.

<sup>12</sup> Le Protocole de La Haye de 1955 à la Convention de Varsovie de 1929 a remanié en partie le libellé de l'alinéa 1 de l'article premier, sans toutefois en modifier le fond.

<sup>13</sup> On notera que la Convention CMR et la Convention de Varsovie emploient, (en anglais, "for reward") la première l'expression "à titre onéreux", la deuxième les termes "contre rémunération".

s'inspirant de la proposition faite par la France en réponse à la demande adressée par le Secrétariat aux membres du Groupe de travail<sup>14</sup>. Cette définition pourrait être ainsi conçue :

*Projet de disposition B*

“Le contrat de transport” s’entend d’un contrat par lequel un transporteur s’engage envers un chargeur, [contre paiement du fret] [contre rémunération] à déplacer une marchandise déterminée d’un port à un autre.

8. Comme il est indiqué dans le document A/CN.9/WG.III/WP.18, l’article 15 de la loi française du 18 juin 1966 contient une disposition analogue. Peut-être estimera-t-on que le projet de disposition B est superflu, puisqu’il exprime le sens communément accepté de l’expression “contrat de transport” pour le transport de marchandises par mer; cependant, le Groupe de travail trouvera peut-être utile d’adopter une définition de cette expression fondamentale afin de faire ressortir que le transporteur, aux termes du contrat qui le lie au chargeur, a pour obligation essentielle de transporter la marchandise d’un port à un autre<sup>14A</sup>, et le chargeur celle de payer le fret convenu.

**C. — Liens juridiques entre le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises**

9. Les projets de dispositions déjà approuvés par le Groupe de travail font mention du “destinataire”<sup>15</sup>, de “l’ayant droit”<sup>16</sup>, du “demandeur”<sup>17</sup> et de “l’ayant droit à la marchandise”<sup>18</sup>.

10. Dans la Convention de Bruxelles de 1924, la personne habilitée à prendre livraison des marchandises n’est mentionnée qu’au paragraphe 6 de l’article 3 (disposition relative à l’avis des pertes ou dommages); cette disposition se réfère en un point à “la personne ayant droit à la délivrance [des marchandises] sous l’empire du contrat de transport”, et en un autre point au “réceptionnaire”. Dans les autres conventions en matière de transport, la position du “destinataire” est clairement définie. C’est ainsi que les articles 12 et 13 de la Convention CMR, les articles 16, 21 et 22 de la Convention CIM de 1970, et les articles 12 et 13 de la Convention de Varsovie, telle

qu’elle a été modifiée en 1955, traitent expressément des droits du destinataire.

11. Le Groupe de travail voudra peut-être envisager de reconnaître expressément dans la Convention révisée les droits contre le transporteur dans lesquels sont subrogés le destinataire ou tout autre tiers, que ce soit directement sous l’empire du contrat de transport ou à la suite du transfert du connaissance. Cette disposition n’affecterait en rien les liens contractuels directs (par exemple en vertu d’un contrat de vente) existant entre le destinataire et le chargeur.

12. Afin de reconnaître les droits du “destinataire”, le Groupe de travail voudra peut-être adopter une définition du “destinataire”, puis examiner une disposition distincte précisant la position du destinataire.

*Projet de disposition C*

1. *Définition du “destinataire”* : “Destinataire” signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises sous l’empire du contrat de transport.

2. *Position du destinataire* : Le destinataire a les droits du chargeur et, en outre, tous les droits qui lui sont conférés par l’article [3,4].

13. Lorsque, en vertu du paragraphe 2 du projet de disposition C, le destinataire bénéficie des “droits du chargeur”, il n’aura que les droits dont le chargeur aurait bénéficié dans les mêmes circonstances. Ainsi, les droits du destinataire resteront soumis aux limitations imposées par la Convention à ceux du chargeur, telles que le délai pour la notification de l’avis obligatoire de la perte ou du dommage au transporteur (Compilation révisée, art. V-A) ou la prescription de l’action contre le transporteur (Compilation révisée, art. V-B). Par ailleurs, la disposition selon laquelle le destinataire “a les droits du chargeur” n’aura pas pour effet de lui imposer les obligations du chargeur envers le transporteur, car ces obligations (telles que celles prévues au paragraphe 6 de l’article 4 de la Convention de 1924 au sujet de la responsabilité encourue par le chargeur pour l’embarquement de marchandises dangereuses) semblent incomber uniquement au chargeur en tant que tel.

14. Si le projet de proposition concernant la position du destinataire se réfère particulièrement au paragraphe 4 de l’article 3, c’est que cette disposition vise à donner au destinataire (et aux autres tiers de bonne foi auxquels un connaissance a été transféré) plus de droits à l’encontre du transporteur que n’en aurait le chargeur.

<sup>14</sup> Voir A/CN.9/WG.III/WP.18.

<sup>14A</sup> Voir Compilation révisée, article I-B, par. 1 (“ports relevant de deux Etats différents”).

<sup>15</sup> Voir Compilation révisée, art. I-B, par. 2; art. II-A, par. 2 et 3; art. VI-A, par. 3.

<sup>16</sup> Voir Compilation révisée, art. II-B, par. 2.

<sup>17</sup> Voir Compilation révisée, art. II-B, par. 3; art. II-C, variante B, par. 1, b; art. V-C, parties A, 2) a et D; art. VI-A, par. 4.

<sup>18</sup> Compilation révisée, art. VI-A, par. 4.