



Assemblée générale

Distr.: Limitée
23 mars 2004*

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Treizième session
New York, 3-14 mai 2004

Droit des transports: élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

**Nouvelle version provisoire des articles du projet d'instrument
examinés dans le rapport du Groupe de travail III sur les travaux
de sa douzième session (A/CN.9/544)**

Note du secrétariat

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction	1	3
I. Titre du projet d'instrument	2	3
II. Champ d'application et parties exécutantes	3-4	3
A. Définition du terme "partie exécutante" à l'article 1 e)	3	3
B. définition des termes "partie exécutante maritime" et "partie exécutante non maritime"	4	4
III. Champ d'application et dommages localisés ou non localisés (projet d'article 18-2)	5	5
IV. Champ d'application: définition du contrat de transport et traitement de l'étape maritime (projets d'articles 1 a) et 2)	6	6

* Le présent document est soumis tardivement en raison du manque de ressources en personnel au secrétariat.



V.	Exonérations de responsabilité, faute nautique et charge de la preuve (projet d'article 14)	7-10	9
A.	Projet d'article 14	7	9
B.	Les "périls exclus"	8-10	12
VI.	Obligations du transporteur concernant le voyage par mer (projet d'article 13)	11	14
VII.	Responsabilité des parties exécutantes (projet d'article 15).....	12	15

Introduction

1. À sa douzième session, le Groupe de travail III a examiné un certain nombre de dispositions du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] figurant en annexe à la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32). Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée des dispositions examinées, en se fondant sur les délibérations et les conclusions du Groupe de travail à sa douzième session qui figurent dans le rapport sur les travaux de cette session (A/CN.9/544). On trouvera la nouvelle version provisoire de ces articles aux sections I à VII ci-après.

I. Titre du projet d'instrument

2. Le Groupe de travail a examiné le titre du projet d'instrument (voir A/CN.9/544, par. 16 à 19). Pour les besoins de la discussion, le titre du projet d'instrument restera le suivant: "Projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]", jusqu'à ce que le Groupe de travail prenne une décision à cet égard¹.

II. Champ d'application et parties exécutantes

A. Définition du terme "partie exécutante" à l'article 1 e)

3. Outre les définitions proposées au paragraphe 4 ci-dessous, le Groupe de travail a examiné (voir A/CN.9/544, paragraphes 34 à 42) le texte du projet d'article 1 e) qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32. Bien qu'il ait approuvé l'exclusion des parties exécutantes non maritimes du projet d'instrument (voir A/CN.9/544, paragraphes 21 à 27), il a examiné la définition du terme "partie exécutante" figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, sans exclusion des parties exécutantes non maritimes. Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire du projet d'article 1 e) serait la suivante:

"e) Le terme 'partie exécutante' désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement ou s'engage à s'acquitter matériellement² de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport aux fins notamment³ du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit,

¹ Comme il est noté au paragraphe 19 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de conserver le titre actuel sans le modifier en vue de l'examiner ultérieurement.

² Comme il est noté au paragraphe 42 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé provisoirement que le membre de phrase "s'engage à s'acquitter matériellement" devrait figurer dans la définition sans être mis entre crochets afin à la fois d'élargir la portée de la définition et de préciser qu'elle se limitait à l'exécution matérielle en vertu du contrat de transport.

³ Comme il est également noté au paragraphe 42 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envisager de rendre la liste des tâches du transporteur plus ouverte en y ajoutant des mots tels que "entre autres", "notamment" ou "et autres tâches similaires". Le terme "notamment" a été ajouté ici.

directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci⁴. Le terme ‘partie exécutante’ ne s’entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est un employé, agent⁵, fournisseur ou sous-traitant d’une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire⁶.”

B. Définition des termes “partie exécutante maritime” et “partie exécutante non maritime”

4. Le Groupe de travail a examiné (voir A/CN.9/544, paragraphes 28 à 33) les propositions de définition des parties exécutantes maritimes et non maritimes. S’il devait finalement décider de supprimer le terme “partie exécutante maritime” de la définition de la “partie exécutante” dans le projet d’article 1 e) qui figure au paragraphe 3 ci-dessus, cette définition devrait être légèrement modifiée, comme il est indiqué ci-dessous, et, compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire des définitions proposées pour les termes “partie exécutante maritime” et “partie exécutante non maritime” serait la suivante⁷:

“e) Le terme ‘partie exécutante’ désigne une personne autre que le transporteur qui s’acquitte matériellement ou s’engage à s’acquitter matériellement de l’une quelconque des obligations du transporteur en vertu d’un contrat de transport aux fins notamment du transport, de la manutention, de la garde ou du stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci. Le terme ‘partie exécutante’ englobe les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes non maritimes telles que définies aux alinéas f) et g) du présent article mais⁸ ne s’entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est un

⁴ Conformément à la demande du Groupe de travail (voir A/CN.9/544, par. 42) tendant à envisager de raccourcir la définition, le membre de phrase “indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique” a été supprimé.

⁵ Comme il est noté au paragraphe 41 du document A/CN.9/544, il a été souligné que la définition ne devrait pas englober les employés ou les mandataires d’une partie exécutante.

⁶ Comme il est noté au paragraphe 41 du document A/CN.9/544, si le Groupe de travail décidait d’exclure les parties exécutantes non maritimes du champ d’application du projet d’instrument, un libellé analogue à la définition proposée dans le paragraphe 4 en ce qui concerne les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes non maritimes, devrait être ajouté dans la définition générale apparaissant au projet d’article 1 e).

⁷ Comme il est noté au paragraphe 31 du document A/CN.9/544, il y a eu accord général au sein du Groupe de travail sur le fait que ces définitions constituaient une bonne base pour continuer à examiner comment définir les parties exécutantes maritimes et non maritimes, et que l’approche géographique était appropriée. Il est aussi noté, dans le même paragraphe, qu’il ressortait de la pratique juridique nationale de certains États que l’application de l’approche géographique, bien que généralement appropriée, risquait de donner lieu à de nombreux litiges.

⁸ Le membre de phrase “englobe les parties exécutantes maritimes et les parties exécutantes non maritimes telles que définies aux alinéas f) et g) du présent article mais” a été inséré dans la définition générale de la “partie exécutante” afin de permettre l’exclusion des parties exécutantes non maritimes. Voir note 6 ci-dessus.

employé, agent, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire.

f) Le terme 'partie exécutante maritime' désigne une partie exécutante qui s'acquitte de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement [ou, en cas de transbordement, au premier port de chargement] et leur départ du port de déchargement [ou du dernier port de déchargement, selon le cas]⁹. Les parties exécutantes qui s'acquittent à terre de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre le départ des marchandises d'un port et leur arrivée à un autre port de chargement ne sont pas considérées comme des parties exécutantes maritimes.

g) Le terme 'partie exécutante non maritime' désigne une partie exécutante qui s'acquitte de l'une quelconque des obligations du transporteur avant l'arrivée des marchandises au port de chargement ou après le départ des marchandises du port de déchargement¹⁰."

III. Champ d'application et dommages localisés ou non localisés (projet d'article 18-2)

5. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 18-2 (voir A/CN.9/544, paragraphes 43 à 50). Comme il est noté au paragraphe 50¹¹ du document A/CN.9/544, il a jugé bon de conserver le projet d'article entre crochets jusqu'à ce qu'il ait pris une décision en ce qui concerne la limite de responsabilité visée au projet d'article 18-1. Le texte provisoire du projet d'article 18-2 serait donc le suivant:

“[2. Nonobstant le paragraphe 1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, c'est la

⁹ Comme il est noté au paragraphe 31 du document A/CN.9/544, l'idée d'inclure dans la définition du terme "partie exécutante maritime" les déplacements terrestres à l'intérieur d'un port, par exemple les déplacements par camion d'un quai à l'autre, a été soutenue; en revanche, selon une opinion largement partagée, les déplacements entre deux ports physiquement distincts devaient être considérés comme entrant dans les attributions d'une partie exécutante non maritime. Cette précision pouvait être apportée par l'insertion du membre de phrase "y compris les mouvements terrestres à l'intérieur d'un même port". Il a en outre été suggéré, dans le même paragraphe, qu'un transporteur ferroviaire, même s'il fournissait un service à l'intérieur d'un port, devait être considéré comme une partie exécutante non maritime. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette proposition.

¹⁰ On s'est inquiété, au paragraphe 33 du document A/CN.9/544, de savoir si la définition devait viser les parties exécutantes dans les États non contractants. Il a été dit que ce point, s'il était pertinent compte tenu des préoccupations liées à la pratique consistant à rechercher le for le plus avantageux et de la question de l'exécution des jugements étrangers, pourrait être traité ultérieurement à la lumière de l'instrument dans son ensemble.

¹¹ Le Groupe de travail a noté, au paragraphe 50 du document A/CN.9/544, qu'il y avait à peu près autant de partisans d'une suppression pure et simple du projet d'article 18-2 que de partisans de son maintien. Les premiers ont campé fermement sur leur position. En revanche, certains des seconds ont nuancé leur point de vue. Le Groupe de travail a jugé bon de conserver le projet d'article entre crochets jusqu'à ce qu'il ait pris une décision en ce qui concerne la limite de responsabilité visée au projet d'article 18-1.

limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales ou nationales régissant les différentes parties du transport qui s'applique¹².]”

IV. Champ d'application: définition du contrat de transport et traitement de l'étape maritime (projets d'articles 1 a) et 2)

6. Le Groupe de travail a examiné le texte des projets d'articles 1 a) et 2) a (voir A/CN.9/544, paragraphes 51 à 84). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire des projets d'articles 1 a) et 2¹³ serait la suivante:

“Article premier. Définitions

Aux fins du présent instrument:

a)¹⁴ Le terme ‘contrat de transport’ désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises par mer d’un lieu¹⁵ situé dans un État à un lieu situé dans un

¹² Comme il est noté aux paragraphes 47 et 50 du document A/CN.9/544, la proposition tendant à supprimer l'article 18-2 a recueilli un fort soutien. Certains des partisans du maintien de cette disposition pour le moment ont nuancé leur point de vue. Comme il est noté au paragraphe 46 du même document, on a suggéré, sur un point de rédaction, de remplacer, dans la version anglaise, “international and national mandatory provisions” par “international or national mandatory provisions”. On a aussi proposé de laisser l'article 18-2 entre crochets jusqu'à ce qu'on ait fixé les limites de responsabilité à l'article 18-1, en plaçant toutefois entre crochets les mots “ou nationales” afin de s'aligner sur le texte actuel de l'article 8. Selon une autre proposition, l'article 18-1 pourrait fixer une limite de responsabilité spécifique pour les dommages localisés et l'article 18-2 une limite spécifique pour les dommages non localisés, sans faire référence aux autres limites de responsabilité prévues dans les dispositions impératives internationales ou nationales.

¹³ Comme il est noté au paragraphe 67 du document A/CN.9/544, l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail a été que les variantes A, B et C du projet d'article 2-1 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 devraient être supprimées dans la future version révisée du projet d'instrument. En outre, comme il est noté au paragraphe 74 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de retenir la “deuxième proposition” des projets d'articles 1 et 2-1 pour la suite des débats à une session ultérieure.

¹⁴ Comme il est noté au paragraphe 75 du document A/CN.9/544, une autre variante de l'article 1 a) pourrait être la suivante:

“Le terme ‘contrat de transport’ désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises d’un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État lorsque:

- i) le contrat prévoit un engagement de transporter les marchandises par mer d’un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État; ou
- ii) le transporteur peut exécuter le contrat au moins en partie en transportant les marchandises par mer d’un lieu situé dans un État à un lieu situé dans un autre État, et les marchandises sont en fait ainsi transportées.

En outre, un contrat de transport peut également prévoir un engagement de transporter des marchandises par d’autres modes avant ou après le transport international par mer.”

¹⁵ Comme il est noté au paragraphe 69 du document A/CN.9/544, la plupart des participants, entrevoyant des difficultés pour définir le mot “port”, ont estimé que le mot “lieu”, plus neutre, pourrait être employé, du fait que le projet de disposition dans son ensemble visait avant tout le

autre État. Ce contrat peut également prévoir que ce transporteur s'engage à transporter les marchandises par d'autres modes avant ou après le transport par mer¹⁶.

Article 2. Champ d'application

1. Sous réserve du paragraphe 3, le présent instrument s'applique à tous les contrats de transport lorsque:

a) Le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

b) Le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou

c) [Le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]¹⁷

d)¹⁸ Le contrat de transport prévoit que le présent instrument, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat¹⁹.

[1 *bis*. Un contrat qui prévoit une possibilité de transporter les marchandises par mer est considéré comme un contrat de transport au sens de l'article 1 a), à condition que les marchandises soient effectivement transportées par mer²⁰.]

transport maritime.

¹⁶ Comme il est également noté au paragraphe 69 du document A/CN.9/544, et conformément à la dernière phrase de la variante proposée au paragraphe 75 du même document (voir aussi note 14 ci-dessus), il a été suggéré que la deuxième phrase de l'alinéa i) soit libellée comme suit: "En outre, ce contrat peut également prévoir que ce transporteur s'engage à transporter les marchandises par d'autres modes avant ou après ce transport international par mer".

¹⁷ Comme il est noté au paragraphe 59 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de conserver le texte entre crochets en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure.

¹⁸ Comme il est noté au paragraphe 58 du document A/CN.9/544, on s'est déclaré favorable d'une manière générale à la suppression de l'alinéa d) tel qu'il était libellé dans les variantes A, B et C du projet d'article 2-1 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

¹⁹ Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la proposition (voir A/CN.9/544, par. 60) tendant à remplacer, au début de ce projet de disposition, les mots "le contrat de transport" par les mots "le contrat de transport ou tout contrat apparenté" ou "le contrat de transport ou tout contrat ayant trait à l'exécution du contrat de transport".

²⁰ Comme il est noté au paragraphe 74 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de retenir la deuxième variante des projets d'articles 1 a) et 2-1 figurant au paragraphe 68 du même document pour la suite des débats à une session ultérieure, sous réserve de déplacer le sous-alinéa ii) figurant entre crochets dans la définition du terme "contrat de transport" au projet d'article 1 a) pour l'insérer ailleurs. Le sous-alinéa ii) est à présent devenu le paragraphe 2-1 *bis*. Bien que des avis divergents aient été exprimés sur la question de savoir si cette disposition devait être supprimée (voir A/CN.9/544, par. 72) ou améliorée (*ibid.*, par. 71), de l'avis général (*ibid.*, par. 73), si le libellé de ce sous-alinéa devait sans doute être considérablement remanié, il a aussi été estimé que le projet d'instrument devrait prévoir le cas où aucun mode de transport particulier n'était stipulé dans le contrat. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner, comme cela a été proposé, l'approche adoptée à l'article 18-4 de la Convention de Montréal, qui dispose ce qui suit: "La période du transport aérien ne couvre

2. Le présent instrument s'applique quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée²¹.
3. Le présent instrument ne s'applique pas aux chartes-parties, [contrats d'affrètement, contrats au volume ou conventions similaires]²².
4. Nonobstant le paragraphe 3, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis en vertu d'une charte-partie, [d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire], les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ou contenu dans ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment et dans la mesure où le document ou l'enregistrement électronique régit les relations entre le transporteur et un porteur autre que l'affréteur²³.

aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien."

- ²¹ Comme il est noté au paragraphe 76 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a estimé que le paragraphe 2 était généralement acceptable quant au fond.
- ²² Si le Groupe de travail est généralement convenu (voir A/CN.9/544, par. 77) que le projet d'instrument soit ne devrait pas régir du tout certains types de contrats soit devrait le faire de manière facultative ou supplétive, notamment les contrats qui, dans la pratique, faisaient l'objet de longues négociations entre chargeurs et transporteurs, des avis divergents ont été exprimés quant à la meilleure technique législative à employer pour exclure les contrats ne devant pas être obligatoirement régis par le projet d'instrument (ibid., par. 78). On a notamment dit que ces contrats ne devraient pas être traités dans le projet d'article 2 mais au chapitre 19 relatif à la liberté contractuelle, dans lequel serait éventuellement ajoutée une référence aux "accords de services réguliers de transport maritime" que décrivait le document A/CN.9/WG.III/WP.34 et dont une définition était proposée au paragraphe 78 du document A/CN.9/544. Selon un autre point de vue, le paragraphe 3 devrait être supprimé et la question traitée dans les dispositions du projet d'instrument relatives à la liberté contractuelle (A/CN.9/544, par. 79). Selon un autre point de vue encore, au lieu de définir les types de contrats devant être exclus du champ d'application du projet d'instrument, il serait peut-être plus facile de définir les cas dans lesquels il serait inapproprié que celui-ci s'applique obligatoirement (ibid., par. 80). Le Groupe de travail ayant prié le secrétariat d'établir une version révisée de cette disposition, contenant éventuellement des variantes, il vaudra peut-être examiner plus avant et clarifier cette question, notamment en ce qui concerne le point de savoir si le champ d'application devrait être déterminé en fonction des types de document de transport qui seraient inclus dans le régime obligatoire, ou en fonction du contrat de transport, ou encore du type d'activité commerciale devant être inclus dans le régime obligatoire.
- ²³ Comme il est noté au paragraphe 83 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a estimé, sous réserve de revoir éventuellement l'emplacement du paragraphe 4 après examen du chapitre 19, que le projet de disposition était généralement acceptable quant au fond. Il a été décidé que les mots "[d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire]" devraient être conservés entre crochets pour être examinés plus avant.

5. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, le présent instrument s'applique à chaque expédition dans la mesure où les paragraphes 1, 2, 3 et 4 le spécifient²⁴."

V. Exonérations de responsabilité, faute nautique et charge de la preuve (projet d'article 14)

A. Projet d'article 14

7. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 14 (voir A/CN.9/544, par. 85 à 144). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire du projet d'article 14 serait la suivante²⁵:

"Article 14. Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice matériel résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si le [demandeur]²⁶ prouve que

a) la perte, le dommage ou le retard; ou

b) l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard [ou y a contribué]

s'est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie au chapitre 3, sauf si [et dans la mesure où] le transporteur prouve qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 14 *bis*²⁷ n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard [ou n'y a contribué].

2.²⁸ Sans préjudice du paragraphe 3²⁹, si [et dans la mesure où]³⁰ le transporteur, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au

²⁴ Comme il est noté au paragraphe 84 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a estimé, sous réserve de revoir éventuellement l'emplacement du paragraphe 4 après examen du chapitre 19, que le projet de disposition était généralement acceptable quant au fond. En outre, si le paragraphe 1 *bis* était conservé dans le projet d'article, il faudrait le mentionner dans la dernière phrase du présent paragraphe.

²⁵ Comme il est noté au paragraphe 110 du document A/CN.9/544, les membres du Groupe de travail se sont déclarés unanimement favorables à ce que les paragraphes 2 et 4 de la troisième version révisée (voir A/CN.9/544, par. 108) et les dispositions restantes du projet d'article 14 dans la deuxième version révisée (*ibid.*, par. 101) servent de base pour les travaux futurs sur l'article 14-2, sous réserve des suggestions concernant la rédaction indiquées aux paragraphes 85 à 144.

²⁶ Comme il a été proposé aux paragraphes 105 et 133 du document A/CN.9/544, le mot "chargeur" a été remplacé par "demandeur"; le Groupe de travail voudra peut-être se demander s'il faudrait insérer une définition de "demandeur" dans le projet d'article 63 du projet d'instrument lorsqu'il débattrait de cette disposition.

²⁷ Référence au projet d'article 15-3 figurant dans le document A/CN.9/WGIII/WP.32, dont le Groupe de travail est convenu de faire un article distinct provisoirement numéroté 14 *bis*. Voir A/CN.9/544, paragraphe 167, et le débat sur le projet d'article 15-3 résumé aux paragraphes 166 à 170.

²⁸ Comme il est noté au paragraphe 115 du document A/CN.9/544, les dispositions relatives à la

paragraphe 1³¹ prouve que la perte, le dommage ou le retard a été causé par l'un des événements suivants:

..... [insérer la liste des “périls exclus”, voir section B ci-dessous]

Il est responsable de cette perte, de ce dommage ou de ce retard³² si [et dans la mesure où]³³ le demandeur prouve que:

- i) la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 14 bis a causé l'événement invoqué par le transporteur en vertu du présent paragraphe [ou y a contribué]; ou
- ii) un événement autre que ceux énumérés dans le présent paragraphe³⁴ a contribué à cette perte, à ce dommage ou à ce retard. Dans ce cas, la responsabilité est déterminée³⁵ conformément au paragraphe 1³⁶.

3. Dans la mesure où le [demandeur]³⁷ prouve [le fait que] [que la perte, le dommage ou le retard a été causé par le fait que] [que la perte, le dommage ou le retard aurait pu être causé par],³⁸

preuve contraire dans les alinéas i) et ii) du paragraphe 2 étaient peut-être devenues obscures, du fait des différentes modifications apportées à cette disposition, et il a été suggéré de séparer le paragraphe 2 en deux phrases distinctes afin de remédier au problème qui pouvait se poser. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette proposition de clarification.

- ²⁹ Le membre de phrase “Sans préjudice du paragraphe 3” a été ajouté afin de préciser la relation entre les paragraphes 2 et 3, comme l'avait décidé le Groupe de travail au paragraphe 112 du document A/CN.9/544.
- ³⁰ Le membre de phrase “[et dans la mesure où]” a été ajouté comme l'avait convenu le Groupe de travail au paragraphe 112 du document A/CN.9/544.
- ³¹ Les crochets entre lesquels était placé le membre de phrase “au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 1” ont été supprimés, comme l'avait convenu le Groupe de travail au paragraphe 113 du document A/CN.9/544.
- ³² Comme il est noté au paragraphe 113 du document A/CN.9/544, il a été proposé de remplacer les mots “il est responsable” par “la responsabilité du transporteur est maintenue ou subsiste”, ou “le transporteur est responsable de cette perte, de ce dommage ou de ce retard”.
- ³³ Le membre de phrase “seulement si” a été supprimé et remplacé par “si [et dans la mesure où]”, comme l'avait convenu le Groupe de travail au paragraphe 112 du document A/CN.9/544.
- ³⁴ Comme il est noté au paragraphe 111 du document A/CN.9/544, il a été suggéré, pour remédier au fait que le texte du paragraphe 2 ii) pourrait avoir comme conséquence involontaire de laisser penser qu'il était nécessaire que le chargeur ou le demandeur prouve à la fois l'existence de cette cause supplémentaire et le fait qu'il ne s'agissait pas de l'un des “périls exclus” énumérés au paragraphe 2 i), d'insérer dans le paragraphe 2 ii), après le membre de phrase “un événement autre que ceux énumérés dans le présent paragraphe”, le membre de phrase “qui est invoqué par le transporteur”. Le Groupe de travail voudra peut-être envisager d'insérer ce membre de phrase.
- ³⁵ Par souci de précision, le mot “évaluée” a été remplacé par “déterminée”.
- ³⁶ Comme il est noté au paragraphe 114 du document A/CN.9/544, afin d'exprimer l'accord général intervenu sur le fait que, si le chargeur ou le demandeur prouvait l'existence d'une cause de dommage qui était imputable au transporteur mais qui ne figurait pas sur la liste des “périls exclus”, il fallait à nouveau avoir recours au paragraphe 1, la phrase suivante a été ajoutée à l'alinéa ii): “Dans ce cas, la responsabilité est déterminée conformément au paragraphe 1.”
- ³⁷ Voir note 26 plus haut.
- ³⁸ Comme il est noté au paragraphe 132 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a été d'avis qu'il fallait y conserver les deux solutions envisagées pour les soumettre à un examen et à des consultations plus poussés avant de prendre une décision sur ce point. On a aussi estimé que la

- i) le navire n'était pas en état de navigabilité;
- ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné;
ou
- iii) les cales ou d'autres parties du navire où les marchandises sont chargées (y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées) n'étaient pas en bon état pour leur réception, transport et conservation, le transporteur est³⁹ responsable en vertu du paragraphe 1 à moins qu'il ne prouve
 - a) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige l'article 13-1 [; ou
 - b) que la perte, le dommage ou le retard n'a été causé par aucune des circonstances⁴⁰ mentionnées aux alinéas i), ii) et iii) ci-dessus.]⁴¹

4. Si la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 14 *bis* a contribué à la perte, au dommage ou au retard avec des causes concomitantes dont le transporteur n'est pas responsable, le montant dont le transporteur est responsable, sans préjudice de son droit à limiter sa responsabilité comme le prévoit l'article 18, est déterminé [par le tribunal] proportionnellement à la mesure dans laquelle la perte, le dommage ou le retard est attribuable à sa faute. [Le tribunal ne peut répartir la responsabilité à parts égales que s'il n'est pas en mesure de déterminer la répartition effective ou s'il détermine que la responsabilité se répartit effectivement à parts égales]⁴²."

notion de "probabilité d'un lien de causalité" avec l'un des événements mentionnés aux alinéas i), ii) ou iii) devrait sans doute être étudiée plus avant et l'on a proposé, pour exprimer cette troisième solution, d'employer une formule du type "[que la perte, le dommage ou le retard aurait pu être causé par]".

³⁹ Comme il est noté au paragraphe 103 du document A/CN.9/544, on a fait remarquer, à propos de la rédaction de ce projet remanié, que les formules "shall be liable" et "is liable" étaient toutes deux employées dans la version anglaise et qu'il fallait assurer la cohérence sur ce point.

⁴⁰ À des fins de clarification, il est suggéré de remplacer le mot "faits" par le mot plus ouvert de "circonstances" ou, à défaut, par le mot "occurrences" ou "problèmes".

⁴¹ Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner la proposition de remaniement du paragraphe 3 dont il a pris note au paragraphe 134 du document A/CN.9/544:

"3. Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant de l'état d'innavigabilité du navire [allégué] [prouvé] par le demandeur, dans la mesure où il prouve

a) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige l'article 13-1[; ou

b) que la perte, le dommage ou le retard n'a été causé par aucun des faits mentionnés aux alinéas i), ii) et iii) ci-dessus.]".

⁴² Comme il est noté au paragraphe 143 du document A/CN.9/544, une proposition qui a emporté l'adhésion était d'insérer entre crochets la dernière phrase proposée dans la deuxième version révisée, à savoir "[Le tribunal ne peut répartir la responsabilité à parts égales que s'il n'est pas en mesure de déterminer la répartition effective ou s'il détermine que la responsabilité se répartit effectivement à parts égales]". De l'avis général, ce texte pouvait servir de base aux discussions ultérieures. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner une autre proposition dont il a pris note, visant à tenir compte du cas visé au paragraphe 2 ii) où le dommage n'était pas le fait du transporteur, était de modifier le paragraphe comme suit:

B. Les “périls exclus”

8. Le Groupe de travail a examiné la liste des “périls exclus” du projet d’article 14 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 (voir A/CN.9/544, par. 117 à 129). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire de cette liste serait la suivante:

a) [“Acte de Dieu”]⁴³, guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme⁴⁴, émeutes et troubles civils⁴⁵;

b) Restrictions de quarantaine; intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants⁴⁶ ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire]⁴⁷;

c) Acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;

d) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail⁴⁸;

“4. Si la faute du transporteur ou d’une personne mentionnée à l’article 14 *bis* [ou si un événement autre que celui invoqué par le transporteur] a contribué à la perte, au dommage ou au retard avec des causes concomitantes dont le transporteur n’est pas responsable, le montant dont le transporteur est responsable, sans préjudice de son droit à limiter sa responsabilité comme le prévoit l’article 18, est déterminé [par le tribunal] proportionnellement à la mesure dans laquelle la perte, le dommage ou le retard est attribuable à cette faute [ou à cet événement]”.

⁴³ Comme il est noté au paragraphe 120 du document A/CN.9/544, la proposition tendant à maintenir l’exception relative à “l’acte de Dieu” a été largement appuyée.

⁴⁴ Comme il est noté au paragraphe 121 du document A/CN.9/544, l’avis général a été que la piraterie et le terrorisme devraient être inclus dans la liste.

⁴⁵ Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, il a été suggéré d’élargir la portée des alinéas a) et b) en y ajoutant le membre de phrase “et tout autre événement non imputable à la faute du transporteur”. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette suggestion.

⁴⁶ Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, on a contesté l’emploi du mot “rulers” à l’alinéa b) de la version anglaise, estimant qu’il n’avait pas de sens dans le contexte politique moderne. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner ce point lors de futures délibérations.

⁴⁷ Comme il est noté au paragraphe 122 du document A/CN.9/544, la proposition tendant à supprimer les crochets et à conserver le texte a été appuyée, mais on a posé la question de savoir si le membre de phrase “y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire” pouvait également s’entendre du cas où un titulaire d’un droit sur les marchandises saisissait un navire. Il a été proposé de clarifier le sens de ce membre de phrase. Cette clarification pourrait s’effectuer en reprenant le texte de l’article IV.2.g des Règles de La Haye et La Haye-Visby, où la “saisie judiciaire” excluait clairement la saisie d’un navire. Voir également la proposition figurant dans la note 45 ci-dessus.

⁴⁸ Comme il est noté au paragraphe 123 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a pris note de la suggestion selon laquelle il pourrait être nécessaire d’établir dans cet alinéa une distinction entre les grèves générales et les grèves qui pouvaient survenir dans l’entreprise du transporteur et être dans une certaine mesure imputables à celui-ci. En outre, comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, on s’est interrogé sur le sens précis du membre de phrase “entraves apportées au travail”. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner plus avant ces questions.

- e) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;
- f) Insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques⁴⁹;
- g) Vices cachés concernant le navire⁵⁰ échappant à une diligence raisonnable⁵¹;
- h) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom⁵²;
- i) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les articles 12 et 13-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées;
- j) Toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage⁵³."

9. Comme il est noté au paragraphe 117 du document A/CN.9/544, on a appuyé, au sein du Groupe de travail, la proposition tendant à ce que les deux exceptions au principe général selon lequel il fallait inclure la liste des périls figurant dans les alinéas c à q de l'article IV.2 des Règles de La Haye et La Haye-Visby soient la suppression de l'alinéa a de l'article IV.2 (erreur de navigation) et la modification du libellé de l'alinéa b de ce même article relatif à l'incendie afin d'indiquer qu'il ne s'appliquait qu'au segment maritime du transport. Comme il est noté au paragraphe 128 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu que l'exception relative à l'incendie et celle actuellement supprimée relative à l'erreur de navigation resteraient dans le projet d'article 22 du projet d'instrument figurant au chapitre 6 (A/CN.9/WG.III/WP.32) et distinctes de la liste de "périls exclus" figurant dans le projet d'article 14 pour la poursuite des discussions sur la question de savoir où il convenait de les placer dans le projet d'instrument. Le texte de

⁴⁹ Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, il a été suggéré de préciser qu'il fallait que le chargeur ait réalisé l'emballage ou apposé les marques. Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner plus avant ces questions.

⁵⁰ Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, le point de vue selon lequel cet alinéa devait préciser que les vices cachés qui y étaient visés concernaient le navire a été appuyé.

⁵¹ Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, on a noté que si le membre de phrase "diligence raisonnable" était utilisé ailleurs, par exemple dans le projet d'article 13, il devait l'être également ici par souci de cohérence.

⁵² Comme il est noté au paragraphe 125 du document A/CN.9/544, il a été suggéré de supprimer le membre de phrase "ou en leur nom" à cet alinéa parce qu'il prêtait à confusion. Le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner plus avant cette suggestion.

⁵³ Texte de l'article IV.2.q des Règles de La Haye et La Haye-Visby, inséré pour examen ultérieur du texte. Comme il est noté aux paragraphes 117 et 129 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu qu'une liste de "périls exclus" devrait être incluse dans le projet d'instrument et que, pour le fond et le contenu de ces exceptions, il fallait s'inspirer des Règles de La Haye et La Haye-Visby, en particulier de l'article IV.2.q.

l'exception relative à l'incendie figurant dans les variantes A et B du projet d'article 22 demeurera inchangé:

“Article 22. Responsabilité du transporteur

[...]

d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur⁵⁴.”

10. Comme il est noté au paragraphe 127 du document A/CN.9/544, l'opinion dominante a été que l'exception fondée sur l'erreur de navigation ne devrait pas être rétablie, mais que les incidences de cette décision devraient être examinées dans le contexte des discussions futures concernant la charge de la preuve.

VI. Obligations du transporteur concernant le voyage par mer (projet d'article 13)

11. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 13 (voir A/CN.9/544, par. 145 à 157). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire du projet d'article 13 serait la suivante:

“Article 13. Obligations supplémentaires applicables au voyage par mer

1. Le transporteur est tenu avant, au début et pendant⁵⁵ le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer⁵⁶, équiper et approvisionner le navire et le maintenir armé⁵⁷, équipé et approvisionné tout au long du voyage⁵⁸;

⁵⁴ Comme il est noté au paragraphe 126 du document A/CN.9/544, il a été convenu que l'exception relative à l'incendie devrait être conservée, mais des avis divergents ont été exprimés quant au texte de l'exception; ce texte est donc reproduit tel quel.

⁵⁵ Comme il est noté au paragraphe 153 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu que l'obligation du transporteur d'exercer une diligence raisonnable pour assurer l'état de navigabilité du navire devrait être une obligation continue et que, par conséquent, il fallait supprimer tous les crochets dans le projet d'article 13-1 et conserver le texte placé entre ces crochets. Il a convenu en outre que le fait de donner à cette obligation un caractère continu modifiait la répartition des risques entre le transporteur et les chargeurs dans le projet d'instrument et que le Groupe de travail devait veiller à en tenir compte lors de l'examen des autres dispositions du projet.

⁵⁶ Comme il est noté au paragraphe 148 du document A/CN.9/544, une proposition d'ordre rédactionnel était d'envisager dans la version anglaise de remplacer le membre de phrase “man ... the ship” par des mots sans connotation de genre, tels que “crew” ou “staff”. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette proposition.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Comme il est noté au paragraphe 153 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a également prié le secrétariat d'apporter les changements nécessaires à l'alinéa b) pour faire en sorte qu'il soit clair que cette obligation avait un caractère continu. L'inclusion du membre de phrase “tout au long du voyage” pourrait produire cet effet. On pourrait également insérer l'expression “et continuellement” après le mot “Convenablement”.

c) Mettre et maintenir les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, en bon état pour leur réception, transport et conservation.

[2. Nonobstant les articles 10, 11 et 13-1, le transporteur peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour le salut commun ou pour protéger d'un péril⁵⁹ la vie humaine⁶⁰ ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune]⁶¹.”

VII. Responsabilité des parties exécutantes (projet d'article 15)

12. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 15 (voir A/CN.9/544, par. 158 à 181). Compte tenu des débats du Groupe de travail à sa douzième session, la version révisée provisoire des projets d'articles 14 bis et 15 serait la suivante:

“Article 14 *bis*⁶²

Sous réserve de l'article 15-4⁶³, le transporteur répond des actes et omissions de:

a) Toute partie exécutante; et

b) De toute autre personne, y compris les sous-traitants, employés⁶⁴ et agents d'une partie exécutante, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du

⁵⁹ Comme il est noté aux paragraphes 156 et 157 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier une proposition rédactionnelle tendant à faire mention de la présence d'un danger imminent, mais on a dit qu'il fallait veiller à ne pas porter atteinte aux règles relatives aux avaries communes ni les modifier. Conformément au texte de la Règle A des Règles de York et d'Anvers (1994), on a ajouté “d'un péril” après le mot “protéger”.

⁶⁰ Comme il est noté au paragraphe 157 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier une proposition rédactionnelle tendant à faire mention de la protection de la vie humaine. L'expression “la vie humaine” a donc été ajoutée avant le membre de phrase “ou d'autres biens”.

⁶¹ Comme il est noté au paragraphe 157 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de conserver au même endroit entre crochets le projet d'article 13-2 en vue d'examiner ultérieurement s'il y a lieu de le transférer au chapitre 17 relatif aux avaries communes.

⁶² Ancien projet d'article 15-3, déplacé et provisoirement numéroté “article 14 *bis*” sur décision du Groupe de travail, comme il est noté au paragraphe 167 du document A/CN.9/544.

⁶³ Comme il est noté au paragraphe 170 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé de conserver ce membre de phrase bien qu'il ait été proposé de le remplacer par les mots “Sous réserve de la responsabilité du transporteur et des limites de responsabilité dont celui-ci peut se prévaloir” étant donné que le projet d'article 14 *bis* (anciennement 15-3) traitait des actions intentées contre le transporteur tandis que le projet d'article 15-4 (anciennement 15-5) traitait des actions intentées contre toute personne autre que le transporteur.

⁶⁴ Comme il est noté au paragraphe 168 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé d'ajouter le mot “employés” de façon que le projet d'article 14 *bis* fasse pendant au texte utilisé dans le projet d'article 15-3 (anciennement 15-4). Comme il est en outre noté dans ce même paragraphe, s'agissant de la rédaction, on a signalé qu'il pourrait être nécessaire d'examiner de plus près la possibilité de traiter séparément les employés (pour lesquels la responsabilité du transporteur contractant devrait être très étendue) et les sous-traitants (pour lesquels sa responsabilité pourrait être dans une certaine mesure plus restreinte).

contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le transporteur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

Article 15. Responsabilité des parties exécutantes maritimes⁶⁵

1.⁶⁶ Une partie exécutante maritime⁶⁷ assume les responsabilités et obligations imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par le présent instrument si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu⁶⁸ a) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et b) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent instrument ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou d'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées en vertu des articles 16-2, 24-4 et 18⁶⁹, une partie exécutante maritime⁷⁰ n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle⁷¹ n'accepte expressément ces obligations ou ces limites.

3.⁷² Sous réserve du paragraphe 4⁷³, une partie exécutante répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une

⁶⁵ Comme il est noté au paragraphe 159 du document A/CN.9/544, le mot "maritimes" a été ajouté comme suite à la décision prise par le Groupe de travail de modifier l'intitulé du projet d'article dans le droit fil de la décision qu'il avait prise de limiter le champ d'application du projet d'article 15 aux "parties exécutantes maritimes" visées aux paragraphes 23 à 33 du document A/CN.9/544.

⁶⁶ Le projet d'article 15-1 s'inspire de la Variante A (du document A/CN.9/WG.III/WP.32), compte tenu du large soutien que cette variante a recueilli (voir A/CN.9/544, par. 162).

⁶⁷ Comme il est noté au paragraphe 161 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a réaffirmé qu'il était entendu que le projet d'instrument devait, en principe, éviter de traiter des parties exécutantes non maritimes et que le champ d'application du paragraphe 1 devait être limité aux parties exécutantes maritimes. Le mot "maritime" a été ajouté pour donner corps à cette idée.

⁶⁸ Comme il est noté au paragraphe 162 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a décidé d'insérer le membre de phrase "si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu" avant l'alinéa a).

⁶⁹ Comme il est noté au paragraphe 165 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a pris note de la proposition visant à restreindre le renvoi au projet d'article 18, car il a été déclaré que, si le renvoi aux paragraphes 1, 3 et 4 du projet d'article 18 était acceptable, il ne fallait pas mentionner le paragraphe 2 de cet article, car la partie exécutante n'était pas responsable en cas de dommage non localisé. Le Groupe de travail a décidé qu'il devrait peut-être examiner plus avant cette proposition une fois qu'il aurait pris une décision quant à l'inclusion du paragraphe 2 du projet d'article 18 dans le projet d'instrument.

⁷⁰ Comme il est noté au paragraphe 163 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu de limiter le champ d'application du paragraphe 2 aux parties exécutantes maritimes.

⁷¹ Ibid.

⁷² Cette disposition, anciennement paragraphe 4, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants, employés et agents, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante n'est tenue responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent⁷⁴.

4.⁷⁵ Si une action en vertu du présent instrument⁷⁶ est intentée contre toute personne⁷⁷, autre que le transporteur, mentionnée dans l'article 14 *bis*⁷⁸ et au paragraphe 3⁷⁹ [y compris ses sous-traitants, employés ou agents,]⁸⁰, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.

5.⁸¹ Si plusieurs parties exécutantes maritimes⁸² sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais uniquement dans les limites prévues aux articles 16, 24 et 18.

⁷³ Cette disposition, anciennement paragraphe 5, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

⁷⁴ Comme il est noté au paragraphe 172 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a réaffirmé que la structure de ce paragraphe devrait faire pendant à celle du projet d'article 14 *bis* et a pris note, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure, des opinions exprimées quant au fait de savoir si le champ d'application du projet d'article 15-3 (anciennement 15-4) devrait être étendu aux parties exécutantes tant maritimes que non maritimes.

⁷⁵ Cette disposition, anciennement paragraphe 5, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

⁷⁶ Comme il est noté au paragraphe 176 du document A/CN.9/544, il a été proposé d'ajouter les mots "en vertu du présent instrument" après les mots "une action" pour clarifier ces derniers.

⁷⁷ Comme il est noté au paragraphe 175 du document A/CN.9/544, le secrétariat a été prié d'examiner la possibilité d'ajouter une autre variante limitant le champ d'application de ce paragraphe au domaine maritime. Cela pourrait s'effectuer en remplaçant le mot "personne" par les mots "partie exécutante maritime", comme cela a été fait au paragraphe 5 (anciennement 6).

⁷⁸ Cette disposition, anciennement projet d'article 15-3, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

⁷⁹ Cette disposition, anciennement paragraphe 4, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

⁸⁰ Comme il est noté au paragraphe 175 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu d'insérer entre crochets, en tant que variante du libellé actuel du paragraphe 4 (anciennement 5), les mots "employés ou mandataires du transporteur contractant ou d'une partie exécutante maritime" pour la suite des débats à une session ultérieure. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner, pour l'ouverture du paragraphe qui se termine par "cette personne", le texte simplifié suivant: "Si une action en vertu du présent instrument est intentée contre toute partie exécutante maritime [y compris ses sous-traitants, employés ou agents,] cette personne...".

⁸¹ Cette disposition, anciennement paragraphe 6, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

⁸² Comme il est noté au paragraphe 180 du document A/CN.9/544, le Groupe de travail a convenu de limiter le champ d'application de ce paragraphe aux parties exécutantes maritimes. Le mot "personnes" a donc été remplacé par les mots "parties exécutantes maritimes". On a proposé de simplifier le libellé de ce paragraphe de la manière suivante: "Le transporteur contractant et la partie exécutante maritime assument une responsabilité conjointe et solidaire", et estimé que cette question devrait être débattue plus avant dans le cadre du paragraphe 6 (anciennement 7).

6.⁸³ Sans préjudice de l'article 19, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument⁸⁴."

⁸³ Cette disposition, anciennement paragraphe 7, a été renumérotée pour tenir compte de la séparation du projet d'article 15-3, qui devient le nouveau projet d'article 14 *bis*.

⁸⁴ Comme il est noté au paragraphe 181 du document A/CN.9/544, faute de temps, le Groupe de travail n'a pas examiné ce paragraphe.