

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée  
20 septembre 2005

Français  
Original: Anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Groupe de travail III (Droit des transports)  
Seizième session  
Vienne, 28 novembre – 9 décembre 2005

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

**Obligations du chargeur: Informations présentées par la  
délégation suédoise**

**Note du Secrétariat**

En vue de la seizième session du Groupe de travail III (Droits des transports), le gouvernement suédois a soumis au Secrétariat le document ci-joint en annexe concernant les obligations du chargeur dans le projet de convention sur le transport de marchandises [totalement ou partiellement] [par mer]. La délégation suédoise a indiqué que le texte avait pour but de faciliter l'examen de la question des obligations du chargeur au sein du Groupe de travail en regroupant les vues et commentaires de diverses délégations en un document unique pour discussion par le Groupe de travail.

Le document figurant à l'annexe est la traduction d'un document reproduit tel qu'il a été reçu par le Secrétariat.



## Annexe

### I. Introduction

1. Les obligations du chargeur ont été examinées lors de la treizième session du Groupe de travail III (droit des transports) à New York, du 3 au 14 mai 2004, dont les délibérations et décisions sont reproduites dans le rapport A/CN.9/552 (par. 118 à 161). Le secrétariat de la CNUDCI a été prié d'établir un projet révisé des dispositions examinées. Les projets de dispositions concernant les obligations du chargeur ont été publiés dans le document A/CN.9/WG.III/WP.39 (par. 14 à 22). Pendant l'été 2005 la délégation suédoise a distribué aux délégations intéressées un questionnaire informel sur les obligations du chargeur. L'objet de ce questionnaire était de faciliter le débat sur le sujet et de voir s'il y avait une possibilité de compromis pour certaines des questions que posaient le texte. Des réponses ont été fournies par 19 délégations au total, une réponse sous forme de document commun à trois délégations différentes. Entre la date de la distribution du questionnaire et celle de la publication du rapport, une nouvelle version consolidée du projet de convention a été établie et soumise pour publication sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.56. Le présent rapport est fondée sur cette version consolidée, mais se réfère aussi aux projets de dispositions initiales figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.39. Les textes proposés ici ne reflètent pas nécessairement les vues de la délégation suédoise, mais représentent des compromis possibles que le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner.

### II. Remise des marchandises prêtes pour le transport, projet d'article 28 (ancien article 25)

2. L'article 28 comporte une obligation générale de remettre les marchandises prêtes pour le transport, à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport. Il ne dit cependant pas où et quand les marchandises doivent être remises au chargeur. Il a été demandé aux délégations si elles souhaitaient inclure une règle selon laquelle, sauf convention contraire, le chargeur doit remettre les marchandises au moment et au lieu indiqués par le transporteur. Environ la moitié des délégations ont indiqué qu'elles jugeaient une telle règle inutile. Certaines sont d'avis qu'il s'agit d'une question commerciale, sur laquelle les parties s'entendraient de toute façon toujours dans le contrat de transport. Une autre délégation a estimé qu'il découlait implicitement du texte existant de l'article 28 que sauf convention contraire le chargeur a une obligation de remettre les marchandises au moment et au lieu indiqués par le chargeur. Quelques délégations se sont opposées plus vivement à la proposition, car elles craignaient qu'il y ait un risque de rupture de l'équilibre entre le transporteur et le chargeur au détriment de ce dernier et qu'il ne soit pas nécessaire d'unifier le droit sur ce point. En conséquence, il a été suggéré de laisser le soin au droit national de se prononcer sur la responsabilité en cas de remise tardive.

3. D'autres délégations ont déclaré qu'elles souhaiteraient voir une règle générale comme celle qui est suggérée à l'article 28. Aucune d'entre elles n'a toutefois présenté de raisons particulières pour lesquelles elles souhaiteraient avoir une telle règle.

4. Pour ce qui est de la question de savoir si les mots « transport prévu » couvrent toutes les parties du transport et non seulement le transport par mer, les délégations ont

estimé dans leur majorité que le texte était clair et qu'il n'était pas nécessaire de préciser que les marchandises doivent être emballées et arrimées pour résister au transport par mer ainsi qu'aux transports terrestres annexes.

5. Bien qu'aucune proposition spécifique concernant la relation entre la première et la deuxième phrases de l'article 28 n'ait été faite dans le questionnaire, un nombre important de délégations ont fait des commentaires sur cette question. Une majorité d'entre elles est parvenue à la conclusion que l'obligation énoncée dans la deuxième phrase, d'arrimer, de brêler et d'immobiliser les marchandises dans un conteneur était déjà couverte par l'obligation plus générale énoncée dans la première phrase. L'argument semble être ici que si les parties conviennent que les marchandises doivent être remises dans un conteneur, le chargeur ne doit pas seulement charger, manutentionner, arrimer, brêler et immobiliser correctement les marchandises elles-mêmes, par exemple en les emballant dans des boîtes qui résisteront au transport, mais aussi immobiliser les boîtes à l'intérieur du conteneur. En d'autres termes, cette dernière obligation est considérée comme faisant partie de l'arrimage des marchandises.

6. D'un autre côté, une délégation a exprimé l'avis qu'il s'agissait là de deux choses différentes, qui avaient toutes deux besoin d'être réglementées. Une autre raison de conserver la deuxième phrase est que les conteneurs font l'objet d'une réglementation spécifique ailleurs dans le texte.

7. On pourrait toutefois faire valoir que l'approche générale, dans l'ensemble du projet de convention, est que les marchandises et leur emballage, y compris les conteneurs, sont traitées sur un pied d'égalité. Le fait que les conteneurs sont explicitement inclus dans la définition de « marchandises » à l'article 1(w), à condition que le transporteur ou une partie exécutante ne les fournisse pas, en est une illustration. Si l'on considère les autres dispositions spécifiques concernant les conteneurs, elles ont souvent des objectifs plus spécifiques qu'à l'article 28. Par exemple, à l'article 26, il est nécessaire de faire une distinction entre marchandises conteneurisées et autres marchandises, car le transporteur peut transporter le premier type de marchandises sur le pont en l'absence de convention particulière avec le chargeur.

8. Si l'on interprète le texte de l'article 28 de manière que les conteneurs ne soient pas couverts par la première phrase, mais seulement par la deuxième, il y aura probablement une contradiction avec la définition figurant à l'article 1(w), et l'on créera en outre le risque que le chargeur ne soit plus responsable de l'état du conteneur fourni par lui, mais seulement de l'arrimage des marchandises à l'intérieur du conteneur. Dans la pratique, toutefois, le problème n'est pas seulement que l'arrimage des marchandises à l'intérieur du conteneur est défectueux, mais que le conteneur lui-même est dans un état tel qu'il ne peut résister au transport.

9. Sur la base de la discussion ci-dessus, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si l'article 28 devrait être rédigé comme suit:

*“Le chargeur doit remettre les marchandises prêtes pour le transport à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport et dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel.”*

### **III. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions (projet d'article 29, ancien 26)**

10. Il n'y avait pas, dans le questionnaire, de proposition visant à supprimer l'article 29 comme étant inutile. Certaines délégations ont toutefois indiqué qu'elles souhaiteraient le voir supprimé dans sa totalité, au motif que le chapitre régit les obligations du chargeur et que cette obligation spécifique est déjà couverte par les dispositions générales relatives aux obligations et à la responsabilité du transporteur énoncées ailleurs dans le projet de convention. Une majorité de délégations semblent néanmoins être d'avis qu'une telle disposition est utile en liaison avec l'article 30 sur l'obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions.

11. La majorité des délégations souhaiteraient voir supprimés les mots figurant entre crochets à la première phrase ainsi que la deuxième phrase entre crochets. Selon elles, le transporteur a l'obligation implicite de fournir des informations exactes et complètes en temps utile. Certaines de ces délégations étaient d'avis que les mots entre crochets, dans la première phrase, étaient acceptables et que l'idée de préciser que les informations doivent être fournies en temps utile était peut-être une bonne idée.

12. Un nombre minoritaire de délégations a suggéré de conserver les mots entre crochets, car il pourrait être indiqué d'énoncer ces obligations explicitement. Une délégation souhaitait supprimer la deuxième phrase seulement de l'article. Une autre a estimé en plus qu'il fallait, dans la version anglaise, insérer le mot "such" avant le mot "instructions" à la première phrase.

13. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner un texte rédigé comme suit :

*"Le transporteur doit fournir au chargeur, à sa demande et en temps utile, les informations dont il a connaissance et les instructions qui sont raisonnablement nécessaires au chargeur ou importantes pour lui afin de s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 28."*

### **IV. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents (article 30, ancien 27)**

14. Les vues des délégations étaient partagées au sujet de l'article 30. En ce qui concerne le texte original et la variante proposée, certaines délégations ont déclaré qu'elles souhaiteraient conserver le texte original de l'article 30. D'autres ont estimé que la variante était acceptable comme base pour la poursuite des discussions. Quelques délégations favorables au texte original ont dit que les mots "raisonnablement nécessaires pour", dans le chapeau, ainsi que les mots "puisse raisonnablement supposer", aux alinéa a) et c), représentaient deux types différents de critères, l'un objectif et l'autre subjectif. Cela signifie que dans une situation où le document ne peut être considéré comme raisonnablement nécessaire pour la manutention des marchandises, le chargeur n'est pas tenu de le fournir, même s'il sait que le transporteur n'a pas les informations – c'est le critère objectif. De la même façon, dans une situation où le document est raisonnablement nécessaire, mais où il y a des raisons de supposer que le transporteur a déjà les informations, le chargeur n'est pas tenu de fournir le document – c'est le critère subjectif.

15. Quelques délégations ont toutefois dit aussi qu'elles souhaiteraient voir une disposition ne contenant pas de critère subjectif – en d'autres termes, le chargeur devrait avoir l'obligation de fournir tous les documents dès lors qu'ils sont nécessaires pour la manutention des marchandises. Un critère subjectif risquerait d'être une source de grande confusion dans la pratique. Une autre raison de supprimer les mots en question pourrait être que les deux situations – celle où le document effectif n'est pas nécessaire et celle où le transporteur a déjà connaissance des informations – sont prises en compte dans la variante par les mots "raisonnablement nécessaires". Un document pourrait ne pas être du tout nécessaire pour la manutention des marchandises ou bien ne pas être nécessaire parce que le transporteur a déjà les informations.

16. Une autre délégation a proposé de supprimer le mots "raisonnablement" dans le chapeau du fait que le chargeur aurait à fournir tous les documents nécessaires.

17. Certaines délégations ont également demandé qu'il soit fait référence à l'article 38-1 a) en ce qui concerne la description des marchandises à inclure dans le texte initial de l'article 30 c). La responsabilité de la description des marchandises deviendrait alors une responsabilité objective selon l'article 31-2). D'un autre côté, certaines délégations ont déclaré que la responsabilité en cas de non-respect de l'article 30 devrait être entièrement fondée sur la négligence. Il est considéré qu'une responsabilité objective impose une contrainte trop lourde au chargeur.

18. Certaines délégations ont estimé que les mots figurant dans le chapeau pouvaient être supprimés car ils doivent être considérés comme étant sous-entendus, tandis que d'autres étaient d'avis qu'ils devraient être conservés dans le texte.

19. En ce qui concerne la référence au moment de la fourniture, ainsi qu'au caractère exact et complet des éléments à fournir, il convient de noter que, d'après la variante B de l'article 31-2, le chargeur est réputé les avoir garantis en liaison avec l'article 30 b) et 30 c).

20. Sur la base de la discussion ci-dessus, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte ci-après comme variante de l'article 30 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56:

*Le chargeur doit fournir au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents qui sont raisonnablement nécessaires pour :*

- a) La manutention et le transport des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante ;*
- b) Le respect des règles, règlements et autres exigences des autorités concernant le transport prévu, y compris les déclarations, demandes et autorisations concernant les marchandises ;*
- c) La compilation des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des enregistrements électroniques, y compris les renseignements visés à l'article 38-1[a],]b) et c), le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat, le nom du destinataire éventuel, et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique doit éventuellement être émis.*

## V. Fondement de la responsabilité du chargeur (projet d'article 31, ancien 29)

21. L'article 31 régit la responsabilité du chargeur. Il est dit au paragraphe 1 que la responsabilité générale est fondée sur la négligence. Le paragraphe 2 modifie ensuite le paragraphe 1 en disant qu'en cas de manquement à ses obligations en vertu des paragraphes 30 (b) et (c), le chargeur a une responsabilité de plein droit. La différence entre les variantes A et B est que dans la variante A la responsabilité de plein droit comprend l'obligation de fournir ces informations, ainsi que l'exactitude et le caractère complet de ces informations. Dans la variante B, seuls le moment, l'exactitude et le caractère complet sont couverts par la responsabilité de plein droit. L'obligation de fournir les informations est couverte par la responsabilité générale au paragraphe 1. A cet égard, il est un peu étrange que les mots « en temps utile » aient été inclus dans la variante B – cela signifie que la question de savoir si le chargeur doit fournir les informations et la question de savoir si cela a été fait en temps utile seront régies par des régimes de responsabilité différents.

22. La majorité des délégations préférerait la variante A du paragraphe 2, mais pour des raisons très diverses. Certaines délégations ont déclaré qu'elles préféreraient cette variante parce que le texte est plus simple et plus clair. D'autres ont dit qu'elles voulaient qu'il soit bien clair que les informations fournies par le chargeur étaient correctes – ce qui est déjà prévu par la variante B. Et enfin, quelques délégations ont souligné que la responsabilité de plein droit devrait s'appliquer non seulement à l'exactitude et au caractère complet des informations, mais aussi à l'obligation de les fournir.

23. Les délégations qui se sont prononcées en faveur de la variante B tendent à insister sur l'équilibre entre la responsabilité du transporteur et du chargeur. Une responsabilité de plein droit couvrant la plupart des obligations visées à l'article 30 imposerait un trop lourd fardeau au chargeur, compte tenu du fait que la responsabilité du transporteur est fondée sur la négligence. Une autre raison qui pourrait militer en faveur de la variante B est que l'obligation du chargeur énoncée à l'article 30 se limite à fournir les informations qui sont raisonnablement nécessaires. Il est donc difficile de relier cette obligation à une responsabilité de plein droit. Une autre question tient au fait que les informations *effectivement fournies* doivent être exactes et que le chargeur aura une responsabilité de plein droit à cet égard.

24. Le point de savoir si la responsabilité de plein droit devrait couvrir l'obligation de fournir les informations, à l'article 30 (b) et (c) est une question de principe. Certaines délégations, pendant les négociations, ont souligné qu'il importait qu'une responsabilité de plein droit soit liée à l'obligation énoncée aux paragraphes (b) et (c), et notamment au paragraphe (b).

25. Certaines délégations ont également souligné qu'elles souhaiteraient limiter le champ d'application de la disposition à la relation entre le chargeur et le transporteur. Il a été proposé d'insérer les mots « envers le transporteur » au paragraphe 1 et de supprimer le paragraphe 3.

26. Sur la base des discussions ci-dessus, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte ci-après comme variante de l'article 31:

1. *Le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte, du dommage ou du préjudice corporel causé par les marchandises et du non-respect des*

*obligations qui lui incombent en vertu des articles 28 et 30. Le chargeur est déchargé de la totalité ou d'une partie de sa responsabilité s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du préjudice corporel n'est pas attribuable à sa faute ni à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 35.*

2. *Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur, au moment de la réception des marchandises par ce dernier, l'exactitude des informations, instructions et documents qu'il fournit conformément à l'article 30. Il doit indemniser le transporteur de toutes pertes et de tous dommages, retard et dépenses provenant ou résultant d'informations, instructions et documents inexacts, à moins que l'inexactitude n'ait été causée par le transporteur ou l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19.*

27. Cette variante repose sur l'hypothèse que la responsabilité, en cas de défaut de fourniture des informations, documents, etc. raisonnables, devrait être fondée sur la négligence, la charge de la preuve étant renversée (le texte fait pendant, à cet égard, à la disposition sur la responsabilité du transporteur) et que le champ d'application de la disposition devrait être la relation entre le chargeur et le transporteur. Le maintien de la variante A dans le texte initial du paragraphe 2 pourrait modifier cette règle. Le chargeur, dans cette situation, aura la responsabilité de plein droit de la fourniture d'informations à l'article 30 b) et c).

28. Au paragraphe 2 de la variante, le chargeur a une responsabilité de plein droit pour les informations qu'il fournit, à moins que le transporteur ou une personne quelconque pour laquelle il est responsable n'ait causé l'inexactitude. Le texte s'applique à la totalité de l'article 30 et non aux seuls paragraphes (b) et (c).

29. Le paragraphe 3 a été omis par suite de la discussion ci-dessus relative au champ d'application de la disposition.

## **VI. Fausse déclaration du chargeur ayant un caractère déterminant (projet d'article 32, ancien 29 bis)**

30. Une nette majorité des délégations a exprimé l'avis que cette disposition n'était pas acceptable. Nombre d'entre elles ont proposé qu'elle soit supprimée au motif qu'elle apparaît comme une disposition ayant le caractère d'une sanction. Il n'est pas exigé de relation de causalité entre la fausse déclaration et la responsabilité pour le retard de livraison, la perte ou l'endommagement des marchandises. On a également fait valoir que s'il y a par exemple un retard en raison d'une fausse déclaration du chargeur ayant un caractère déterminant, il découle déjà de l'article 17 relatif à la responsabilité du transporteur que ce dernier n'en est pas responsable.

31. Quelques délégations se sont prononcées en faveur de la disposition, l'une des raisons étant qu'il est particulièrement important que le chargeur fournisse au transporteur des informations correctes et que ce dernier risque de subir un préjudice à cause d'une fausse déclaration ayant un caractère déterminant. On pourrait toutefois faire valoir que ce cas est déjà couvert par la responsabilité en cas de fourniture d'informations inexacts à l'article 30, en particulier au paragraphe 2 proposé où la responsabilité est de plein droit en ce qui concerne les informations fournies par le chargeur.

## **VII. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses (projet d'article 33, ancien 30)**

32. La majorité des délégations ont indiqué qu'elles préféreraient qu'il n'y ait pas de définition du tout ou bien une définition plus générale et plus simple que celle qui est proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.39. Les raisons de ne pas utiliser la définition de la Convention Internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses de 1996, ("Convention SNPD") étaient que cette dernière répond à un intérêt public, à savoir protéger l'environnement et les tiers, et non à un intérêt privé, et qu'une définition technique comme celle-ci court toujours le risque d'être rapidement dépassée. Ceux qui préféreraient une définition générale ont indiqué qu'une telle définition risquait d'empêcher les tribunaux d'appliquer diverses interprétations de la notion de marchandises dangereuses et de promouvoir ce faisant l'uniformité.

33. Dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, le Secrétariat a proposé une définition plus générale au paragraphe 1 du projet d'article 33. Aux paragraphes 2 et 3 il est indiqué que le chargeur doit marquer et étiqueter les marchandises dangereuses et qu'il a l'obligation d'informer le transporteur de la nature ou de la dangerosité des marchandises. Si le chargeur ne le fait pas, il est responsable de plein droit de la perte, du dommage, du retard et des dépenses résultant directement ou indirectement d'un tel manquement. En ce qui concerne l'obligation d'informer, le chargeur n'est responsable que si le transporteur n'a pas autrement connaissance de la dangerosité des marchandises.

## **VIII. Acceptation des droits et obligations du chargeur (projet d'article 34, ancien 31)**

34. Certaines délégations ont exprimé l'avis que la disposition devrait être supprimée, au motif que le chapitre devrait régir uniquement la responsabilité entre le transporteur et le chargeur et que la question de la position du vendeur franco bord ou « FOB » ne relève pas d'une convention sur le transport de marchandises, mais plutôt d'une convention sur la vente de marchandises.

35. Une majorité de délégations a néanmoins déclaré qu'elle préférerait que soit incluse une règle sur la responsabilité du vendeur FOB, qui sera très souvent le chargeur effectif. Le problème est considéré comme un problème pratique et il est noté que la relation entre le vendeur FOB et le transporteur n'est pas très clair. Avec une telle règle, le transporteur pourra demander directement réparation au chargeur effectif et ce dernier pourra utiliser les exonérations prévues dans le chapitre sur les obligations du chargeur. Si l'on examine la situation actuelle dans de nombreux pays, cette question est régie par le droit général de la responsabilité civile extracontractuelle.

36. Quelques délégations ont également discuté du libellé de la disposition. L'une d'entre elles était d'avis que le mot « accepte » est trop vague par rapport à l'autre mot proposé « reçoit ».

37. Une autre délégation est en faveur d'une disposition selon laquelle le chargeur effectif sera responsable « accepte » d'être désignée comme le chargeur dans les données du contrat. La personne considérée comme étant le chargeur aura aussi la possibilité d'être

dégagée de sa responsabilité si elle prouve qu'elle n'est pas le chargeur en indiquant qui est réellement le chargeur.

38. Certaines délégations ont également indiqué qu'elles souhaiteraient voir une disposition explicite énonçant que le chargeur et le chargeur effectif sont solidairement responsables. Une délégation a néanmoins exprimé l'avis que dans la mesure où le chargeur effectif était responsable, le chargeur contractuel devrait être dégagé de sa responsabilité. Ce point de vue semble se justifier par le fait que dans le cas contraire le transporteur se trouverait dans une meilleure position que dans le cas d'une expédition en vertu d'une vente « coût, assurance, fret », ou « CAF » dans laquelle le transporteur peut demander réparation au seul chargeur (c'est-à-dire au vendeur dans le contrat de vente), et non au destinataire (c'est-à-dire l'acheteur dans le contrat de vente).

39. Sur la base de la discussion ci-dessus, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte suivant :

1. *Si une personne identifiée comme « chargeur » dans les données du contrat, bien que n'étant pas le chargeur tel que défini l'article 1 h), reçoit le document de transport ou l'enregistrement électronique, elle a) est soumise aux responsabilités et obligations qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article 59, et b) bénéficie des droits et exonérations reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 14.*
2. *Le paragraphe 1 du présent article n'affecte pas les responsabilités, obligations, droits ou exonérations du chargeur.*

## **IX. Responsabilité du chargeur du fait d'autrui (projet d'article 35, ancien 32)**

40. La majorité des délégations appuie cet article. Une délégation, cependant, estime qu'il n'est pas nécessaire de faire écho à la réglementation de la responsabilité du transporteur et que cette question devrait être laissée au droit national. Parmi les délégations favorables à l'inclusion d'une disposition sur la responsabilité du chargeur du fait d'autrui, quelques-unes ont fait des commentaires sur le libellé du texte. L'une a exprimé l'avis que la première phrase était répétitive. D'autres ont considéré qu'il était nécessaire d'énoncer expressément que le chargeur n'était pas responsable dans les cas où l'exécution est déléguée au transporteur ou à une partie exécutante du côté du transporteur, par exemple en vertu d'une clause « franco chargement et déchargement (cargaison arrimée).

41. Sur la base de la discussion ci-dessus, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte suivant :

1. *Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne, y compris de ses sous-traitants, employés et mandataires, à qui il a délégué l'exécution des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le chargeur n'est tenu responsable en vertu du présent article que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions de sous-traitant, d'employé ou de mandataire.*

2 *Nonobstant le paragraphe 1 le chargeur ne répond pas des actes et omissions du transporteur ou d'une partie exécutante du côté du transporteur à laquelle il a délégué l'exécution des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre.*

## **X. Cessation de la responsabilité du chargeur (projet d'article 36, ancien 43(2))**

42. Cet article n'a pas été traité dans le questionnaire car il figurait précédemment dans le chapitre 9 sur le fret, qui a été supprimé. Les dispositions de l'article 36 doivent être revues en liaison avec l'article 94. Il semble que l'article 36 soit déjà couvert par le paragraphe 2 de l'article 94, qui régit de façon impérative les responsabilités du chargeur et des personnes visées à l'article 34. Si le texte du paragraphe 2 de l'article 94 est supprimé ultérieurement (il figure actuellement entre crochets), les dispositions de l'article 34 contrediraient le principe du paragraphe 1 de l'article 94 (lire *e contrario*) à savoir qu'il est possible de s'entendre sur des conditions plus favorables pour le chargeur.