



# Assemblée générale

Distr.: Limitée  
8 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

### Projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

#### Note du secrétariat

#### Table des matières

	Annexe I <i>Page</i>	Annexe II <i>Page</i>
Introduction .....	5	
Annexe I Projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. .....	7	83
Chapitre 1. Dispositions générales. ....	7	83
Article 1. Définitions .....	7	83
Article 2. Interprétation de la présente Convention. ....	12	88
Article 3. Conditions de forme .....	12	89
Article 4. Applicabilité des exonérations et limitations .....	13	89
Chapitre 2. Communication électronique .....	13	90
Article 5. Utilisation et effet des communications électroniques .....	13	90
Article 6. Procédures d'utilisation des enregistrements électroniques négociables concernant le transport. ....	14	90
Article 7. Remplacement d'un document de transport négociable ou d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport. ....	14	91
Chapitre 3. Champ d'application .....	15	91
Article 8. Champ d'application général .....	15	91
Article 9. Exclusions et inclusions particulières .....	15	92
Article 10. Application à certaines parties .....	16	93
Chapitre 4. Durée de la responsabilité .....	16	93



Article 11. Durée de la responsabilité du transporteur .....	16	93
Article 12. Transport sortant du contrat de transport .....	17	94
Chapitre 5. Obligations du transporteur .....	18	95
Article 13. Transport et livraison des marchandises .....	18	95
Article 14. Obligations particulières .....	18	95
Article 15. Marchandises pouvant devenir dangereuses .....	19	95
Article 16. Obligations particulières applicables au voyage par mer .....	19	96
Chapitre 6. Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard .....	20	97
Article 17. Fondement de la responsabilité .....	20	97
Article 18. Responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions .....	22	99
Article 19. Responsabilité du transporteur du fait d'autrui .....	23	99
Article 20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes .....	23	100
Article 21. Responsabilité solidaire et compensation .....	24	101
Article 22. Retard .....	25	102
Article 23. Calcul de la réparation .....	26	103
Article 24. Avis de perte, de dommage ou de retard .....	26	103
Chapitre 7. Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport .....	27	104
Article 25. Déroulement durant le transport par mer .....	27	105
Article 26. Marchandises en pontée sur des navires .....	28	105
Article 27. Transport précédant ou suivant un transport par mer .....	29	107
Chapitre 8. Obligations du chargeur .....	30	108
Article 28. Remise des marchandises pour le transport .....	30	108
Article 29. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions .....	31	108
Article 30. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents .....	31	108
Article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur .....	32	109
Article 32. Fausse déclaration grave du chargeur .....	33	110
Article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses .....	33	111
Article 34. Acceptation des droits et obligations du chargeur .....	34	112
Article 35. Responsabilité du chargeur du fait d'autrui .....	34	112
Article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur .....	34	112
Chapitre 9. Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport .....	35	113
Article 37. Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport .....	35	113
Article 38. Données du contrat .....	35	114
Article 39. Signature .....	36	115
Article 40. Carence des données du contrat .....	37	115
Article 41. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat .....	38	116
Article 42. Moyen raisonnable de vérification et bonne foi .....	39	117
Article 43. Présomption simple et preuve péremptoire .....	39	118
Article 44. Force probante des réserves .....	40	119
Article 45. "Fret payé d'avance" .....	41	121
Chapitre 10. Livraison au destinataire .....	41	122
Article 46. Obligation de prendre livraison .....	41	122
Article 47. Obligation d'accuser réception .....	42	122

Article 48. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis . . . . .	42	122
Article 49. Livraison lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis. . . . .	43	124
Article 50. Instructions insuffisantes . . . . .	45	126
Article 51. Marchandises non livrables. . . . .	45	126
Article 52. Avis d'arrivée à destination . . . . .	46	127
Article 53. Responsabilité du transporteur en cas de marchandises non livrables . . . . .	46	128
Chapitre 11. Droit de contrôle . . . . .	47	128
Article 54. Définition du droit de contrôle . . . . .	47	128
Article 55. Modification du contrat de transport . . . . .	47	129
Article 56. Règles applicables en fonction du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport émis. . . . .	48	129
Article 57. Exécution de l'instruction par le transporteur . . . . .	50	132
Article 58. Marchandises réputées livrées . . . . .	52	134
Article 59. Obligation de fournir des informations, instructions ou documents au transporteur . . . . .	52	134
Article 60. Dérogation conventionnelle . . . . .	52	134
Chapitre 12. Transfert de droits . . . . .	53	135
Article 61. Cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis. . . . .	53	135
Article 62. Responsabilité du porteur . . . . .	53	135
Article 63. Cas où aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis. . . . .	54	136
Chapitre 13. Limitation de la responsabilité . . . . .	55	137
Article 64. Fondement de la limitation de la responsabilité . . . . .	55	138
Article 65. Responsabilité pour le préjudice causé par le retard. . . . .	57	139
Article 66. Déchéance du droit de limiter sa responsabilité . . . . .	57	140
Chapitre 14. Droits d'action . . . . .	58	141
Article 67. Parties. . . . .	58	141
Article 68. Cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis. . . . .	59	142
Chapitre 15. Délai pour agir . . . . .	60	142
Article 69. Prescription des actions. . . . .	60	142
Article 70. Point de départ du délai de prescription. . . . .	60	143
Article 71. Prorogation du délai de prescription . . . . .	61	144
Article 72. Action récursoire . . . . .	61	144
Article 73. Demandes reconventionnelles . . . . .	62	145
Article 74. Actions contre l'affréteur coque nue . . . . .	62	145
Chapitre 16. Compétence . . . . .	63	146
Article 75. Actions contre le transporteur. . . . .	63	146
Article 76. Conventions attributives de juridiction exclusive. . . . .	63	146
Article 77. Actions contre la partie exécutante maritime . . . . .	64	147
Article 78. Absence de chefs de compétence supplémentaires. . . . .	64	148
Article 79. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires . . . . .	65	148
Article 80. Jonction d'instances et désistement d'instance . . . . .	65	149
Article 81. Convention après la survenue du litige . . . . .	66	150

Chapitre 17. Arbitrage.....	66	150
Variante A. Article 82 .....	66	150
Article 83 .....	66	150
Article 84 .....	67	151
Article 85 .....	67	151
Article 85 <i>bis</i> .....	67	151
Article 86 .....	67	151
Variante B. Article 82 .....	67	151
Article 83 .....	68	151
Article 84 .....	68	152
Article 85 .....	68	152
Article 86 .....	68	152
Chapitre 18. Avaries communes.....	68	152
Article 87. Dispositions sur les avaries communes .....	68	152
Article 88. Contribution aux avaries communes .....	68	152
Chapitre 19. Autres Conventions .....	69	153
Article 89. Instruments internationaux régissant d'autres modes de transport ..	69	153
Article 90. Préséance sur des conventions antérieures .....	69	153
Article 91. Limitation globale de la responsabilité .....	70	153
Article 92. Autres dispositions sur le transport de passagers et de bagages .....	70	154
Article 93. Autres dispositions sur les dommages causés par un accident nucléaire.....	70	154
Chapitre 20. Validité des clauses contractuelles .....	71	155
Article 94. Dispositions générales.....	71	155
Article 95. Règles spéciales pour les contrats de tonnage.....	71	155
Article 96. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises .....	73	156
Chapitre 21. Clauses finales .....	73	157
Article 97. Dépositaire.....	73	157
Article 98. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion .....	73	157
Article 99. Réserves .....	74	157
Article 100. Effet dans les unités territoriales nationales .....	74	157
Article 101. Entrée en vigueur.....	74	158
Article 102. Dénonciation d'autres conventions .....	75	158
Article 103. Révision et amendements .....	75	159
Article 104. Modification des limites .....	76	160
Article 105. Dénonciation de la présente Convention .....	78	162

## Introduction

1. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission a créé le Groupe de travail III (Droit des transports) et l'a chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif sur des questions liées au transport international de marchandises telles que le champ d'application, les obligations et la responsabilité du transporteur, la durée de cette responsabilité, les obligations du chargeur et les documents de transport<sup>i</sup>. Le Groupe de travail a commencé à examiner un projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] à sa neuvième session, en 2002. La compilation la plus récente retraçant l'historique de ce projet figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.48.

2. L'annexe I de la présente note contient une version consolidée des dispositions révisées du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], que le secrétariat a établie afin de la soumettre au Groupe de travail pour examen. Alors que ce dernier n'a pas encore achevé sa deuxième lecture du projet, la publication de cette nouvelle version a été jugée nécessaire en raison du nombre de modifications que le Groupe de travail est convenu d'apporter à la version consolidée antérieure du projet, contenue dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, qu'il a examinée précédemment. Les modifications apportées à ce document sont ici accompagnées de notes de bas de page indiquant le document de travail (A/CN.9/WG.III/WP.36, A/CN.9/WG.III/WP.39, A/CN.9/WG.III/WP.44 et A/CN.9/WG.III/WP.47) ou encore le paragraphe du rapport (A/CN.9/572 et A/CN.9/576) où elles figuraient initialement. Pour plus de commodité et pour faciliter les débats du Groupe de travail, l'annexe II contient le même texte que l'annexe I, à ceci près que les modifications sont mises en évidence, les passages supprimés étant barrés et les passages nouveaux soulignés. Lorsque les corrections, précisions, améliorations et déplacements proposés semblent avoir trait uniquement à la forme, ils sont indiqués dans l'annexe II sans autre explication. En revanche, lorsque des changements ayant trait davantage au fond sont suggérés, ils sont expliqués dans des notes de bas de page ou sont présentés sous la forme de variante au texte initial.

---

<sup>i</sup>. *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3)*, par. 345.



## Annexe I

## Projet de convention<sup>1</sup> sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]<sup>2</sup>

### CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier. Définitions*

Aux fins de la présente Convention:

a) 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 à un autre. Le contrat doit prévoir le transport par mer et peut prévoir le transport par d’autres modes en plus du transport par mer<sup>3</sup>.

b) Le terme “contrat de tonnage” désigne un contrat qui prévoit le transport d’une quantité spécifiée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une période de temps convenue. La quantité peut être spécifiée sous la forme d’un minimum, d’un maximum ou d’une fourchette<sup>4</sup>.

c) Le terme “transport non régulier” désigne tout transport qui n’est pas un transport régulier. Aux fins du présent alinéa, le terme ‘transport régulier’ désigne un service de transport qui i) est offert au public par voie de publicité ou par des moyens similaires et ii) comprend un transport par des navires assurant une liaison régulière entre des ports spécifiés conformément à un calendrier publié de dates de départ<sup>5</sup>.

d) Le terme “transporteur” désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.

e) Le terme “partie exécutante” désigne une personne autre que le transporteur qui s’acquitte matériellement ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations du transporteur découlant d’un contrat de transport en ce qui concerne la réception, le chargement, la manutention, l’arrimage, le transport, le soin, le déchargement ou la livraison<sup>6</sup> 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 mais ne s’entend pas d’une personne qui est

<sup>1</sup> Le mot “instrument” a été remplacé par le mot “convention” dans tout le texte, à des fins de cohérence, ce qui ne préjuge toutefois pas de la forme que prendra le présent instrument.

<sup>2</sup> Comme il est noté au paragraphe 2 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a décidé de conserver le titre actuel sans le modifier en vue de l’examiner ultérieurement.

<sup>3</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé aux paragraphes 53 et 58 de ce même document pour la suite des débats.

<sup>4</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 58 de ce même document pour la suite des débats. Les modifications proposées visent à répondre aux préoccupations exprimées à propos du membre de phrase, précédemment entre crochets, “d’une quantité minimum spécifiée”.

<sup>5</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 58 de ce même document pour la suite des débats.

<sup>6</sup> Liste étoffée pour faire pendant aux obligations particulières énoncées à l’article 14-1.

engagée par un chargeur, une personne mentionnée à l'article 34, un expéditeur, une partie contrôlante<sup>7</sup> ou un destinataire, ou qui est un employé, mandataire, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) engagée par un chargeur, une personne mentionnée à l'article 34, un expéditeur, une partie contrôlante ou un destinataire<sup>8</sup>.

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] d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire [ou du dernier port de déchargement, selon le cas]<sup>9</sup>. En cas de transbordement, 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 des parties exécutantes maritimes<sup>10</sup>.

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 déchargement<sup>11</sup>.

h) Le terme "chargeur" désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur.

i) Le terme "expéditeur" désigne une personne qui remet les marchandises au transporteur ou à une partie exécutante à des fins de transport.

j) Le terme "porteur" désigne

i) une personne qui est actuellement en possession d'un document de transport négociable et

a) S'il s'agit d'un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé, ou

b) S'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou

---

<sup>7</sup> Liste étoffée aux fins d'harmonisation avec la liste des parties mentionnées à l'article 10.

<sup>8</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>9</sup> Comme indiqué dans la note 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, l'idée d'inclure dans la définition du terme "partie exécutante maritime" les déplacements terrestres à l'intérieur d'un port 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 pourrait être apportée par l'insertion ici du membre de phrase "y compris les mouvements terrestres à l'intérieur d'un même port". Il a en outre été suggéré, au paragraphe 31 du document A/CN.9/544, qu'un transporteur ferroviaire, même s'il fournissait des services à l'intérieur d'un port soit considéré comme une partie exécutante non maritime. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette proposition.

<sup>10</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>11</sup> Comme indiqué dans la note 10 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, on s'est inquiété 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 à la question de l'exécution des jugements étrangers, pourrait être traité ultérieurement à la lumière de la convention dans son ensemble.

ii) la personne à laquelle un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été délivré ou transféré et qui a le contrôle exclusif de cet enregistrement<sup>12</sup>.

k) Le terme “destinataire” désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d’un contrat de transport, d’un document de transport ou d’un enregistrement électronique concernant le transport.

l) Le terme “droit de contrôle” a le sens qui lui est donné à l’article 54.

m) Le terme “partie contrôlante” désigne la personne qui, en vertu de l’article 56, est habilitée à exercer le droit de contrôle.

n) Le terme “document de transport” désigne un document émis en vertu d’un contrat de transport par le transporteur ou une partie exécutante qui satisfait à l’une des conditions suivantes ou aux deux:

i) il atteste la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu d’un contrat de transport; ou

ii) il atteste ou contient un contrat de transport.

o) Le terme “document de transport négociable” désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi régissant le document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur, à l’ordre du destinataire ou au porteur, et qui n’est pas expressément signalé comme étant “non négociable”.

p) Le terme “document de transport non négociable” désigne un document de transport qui ne remplit pas les conditions d’un document de transport négociable.

q) Le terme “communication électronique” désigne l’information créée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues faisant que l’information communiquée est accessible pour être consultée ultérieurement<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Texte du paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, tel que révisé pour la suite des débats au paragraphe 207 du document A/CN.9/576.

<sup>13</sup> Clarification proposée pour que le projet de convention n’établisse pas de distinction inutile entre les moyens de transmission et la forme sous laquelle les données sont conservées. La définition de “communication électronique” s’inspire de celle de “message de données” figurant à l’article 2 de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique de 1996 sans toutefois en reprendre la liste illustrative des techniques utilisées. Dans la Loi type, comme dans le projet de convention sur l’utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux (“projet de convention sur les contrats électroniques”, *Documents officiels de l’Assemblée générale, soixantième session, Supplément n°17 (A/60/17)*, annexe I), seuls les messages de données qui sont “accessibles pour être consultés ultérieurement” peuvent prétendre à la même valeur juridique que les documents écrits sur papier. Dans le présent projet de convention sur les transports, la notion de “communication électronique” incorpore aussi les critères d’équivalence fonctionnelle entre messages de données et documents écrits posés à l’article 6 de la Loi type et à l’article 9-2 du projet de convention sur les contrats électroniques, de sorte qu’“une communication électronique” dans le cadre du présent projet doit toujours être en mesure de remplir la même fonction que des documents écrits.

r) Le terme “enregistrement électronique concernant le transport” désigne l’information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d’une communication électronique par un transporteur ou une partie exécutante en vertu d’un contrat de transport, y compris l’information logiquement associée à l’enregistrement électronique sous forme de données jointes, ou autrement liée à cet enregistrement au moment de son émission par le transporteur ou une partie exécutante ou ultérieurement, de manière à en faire partie intégrante, qui satisfait à l’une des conditions suivantes ou aux deux:

- i) il atteste la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu d’un contrat de transport; ou
- ii) il atteste ou contient un contrat de transport<sup>14</sup>.

s) Le terme “enregistrement électronique négociable concernant le transport” désigne un enregistrement électronique concernant le transport:

- i) qui indique, par des mentions telles que “à ordre” ou “négociable”, ou par d’autres mentions appropriées<sup>15</sup> reconnues comme ayant le même effet par la loi régissant l’enregistrement, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou à l’ordre du destinataire, et qui n’est pas expressément signalé comme étant “non négociable”; et
- ii) dont l’utilisation répond aux exigences de l’article 6-1<sup>16</sup>.

t) Le terme “enregistrement électronique non négociable concernant le transport” désigne un enregistrement électronique concernant le transport qui ne remplit pas les conditions d’un enregistrement électronique négociable concernant le transport<sup>17</sup>.

u) Les termes “émission” et “transfert” d’un enregistrement électronique négociable concernant le transport désignent la remise et le transfert du contrôle exclusif de l’enregistrement. [Une personne a le contrôle exclusif d’un enregistrement électronique concernant le transport si la procédure utilisée conformément à l’article 6 établit de manière fiable que cette personne est celle qui a les droits sur cet enregistrement.]<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, qui a été approuvé aux paragraphes 207 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>15</sup> Comme indiqué dans la note 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si le mot “approprié” est nécessaire, étant donné l’emploi des termes “reconnues comme ayant le même effet” et s’il faudrait harmoniser en conséquence le libellé, similaire, du projet d’article 1 o).

<sup>16</sup> Texte figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé aux paragraphes 207 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>17</sup> Texte figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé aux paragraphes 185 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>18</sup> Texte figurant au paragraphe 207 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 210 de ce même document pour la suite des débats. Comme indiqué au paragraphe 208 de ce document, la deuxième phrase a été placée entre crochets non pour exprimer une incertitude quant à la nécessité de l’inclure dans le projet de convention, mais pour indiquer simplement qu’il faudrait réfléchir plus avant à sa formulation. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la proposition, faite au paragraphe 209 du document A/CN.9/576, d’exposer l’intention cet alinéa dans une note explicative accompagnant le projet de convention.

v) Le terme “données du contrat” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements), qui figure dans un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport<sup>19</sup>.

w) Le terme “marchandises” désigne les objets, marchandises et articles de nature quelconque [qu’un transporteur ou une partie exécutante [a reçus à des fins de transport] [s’engage à transporter en vertu d’un contrat de transport]] et s’entend également de l’emballage et de tout équipement et conteneur non fourni par ou pour le compte du transporteur ou d’une partie exécutante<sup>20</sup>.

x) Le terme “navire” désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer<sup>21</sup>.

y) Le terme “conteneur” désigne tout type de conteneur, citerne ou plateforme transportable, caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises<sup>22</sup>, et tout équipement accessoire à cette unité de charge<sup>23</sup>.

z) Le terme “fret” désigne la rémunération due au transporteur pour le transport de marchandises en vertu d’un contrat de transport<sup>24</sup>.

aa) Le terme “domicile” désigne le lieu: a) où une société ou autre personne morale [ou un groupement de personnes physiques ou morales] a i) son siège statutaire, son lieu d’incorporation ou son siège inscrit, selon le cas; ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal, et b) où une personne physique a sa résidence habituelle<sup>25</sup>.

[bb) [Sauf disposition contraire de la présente Convention,] “le moment de réception” et “le lieu de réception” sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de stipulation relative à la réception des

<sup>19</sup> Texte figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé aux paragraphes 185 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>20</sup> Eu égard à la discussion dans la note 15 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il est proposé de supprimer les mots “ ou une partie exécutante [a reçus à des fins de transport]”.

<sup>21</sup> Définition ajoutée pour clarifier et uniformiser l’emploi des mots “navire” et “bâtiment” en fonction de l’intention de la disposition considérée. “Navire” signifie bâtiment de mer et “bâtiment” désigne tous les autres engins de navigation.

<sup>22</sup> Les variantes “[transportable par mer]” et “[destiné au transport par mer]” ont été supprimées car inutiles puisque ces questions sont traitées dans les articles où elles se posent, à savoir les projets d’articles 64 et 26.

<sup>23</sup> La note accompagnant le projet d’article 64-3 indique qu’il faudrait peut-être examiner plus avant la définition du terme “conteneur” pour faire en sorte qu’elle englobe les palettes. Il est proposé de mentionner les “palettes”, le cas échéant, à l’article 64-3 plutôt qu’ici.

<sup>24</sup> Il est proposé de supprimer cette définition, du fait que le chapitre sur le fret a été lui-même supprimé et que le “fret” est évoqué dans la définition du “contrat de transport” à l’article 1 a).

<sup>25</sup> Modifications proposées au texte figurant au paragraphe 115 du document A/CN.9/576. Il est suggéré de mentionner les groupements car ces entités dotées de la personnalité juridique sont souvent propriétaires de navires mais n’entrent peut-être pas dans la notion d’“autres personnes morales”. Les notions de “lieu d’incorporation” (place of incorporation) et de “siège inscrit” (registered office) ont été ajoutées par sécurité, car la notion de “siège statutaire” n’est pas universellement reconnue. Tous ces changements sont conformes au texte de l’article 60 du Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l’exécution des décisions en matière civile et commerciale [*Journal officiel* n° L 012 du 16/01/2001], dont s’inspirait la définition initiale.

marchandises dans ce contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de telle stipulation dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde<sup>26</sup>.]

[cc) [Sauf disposition contraire de la présente Convention,] “le moment de livraison” et “le lieu de livraison” sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de stipulation relative à la livraison des marchandises dans ce contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de telle stipulation dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du déchargement ou débarquement des marchandises du dernier moyen de transport dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport<sup>27</sup>.]

#### *Article 2. Interprétation de la présente Convention<sup>28</sup>*

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

#### *Article 3. Conditions de forme<sup>29</sup>*

Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 20-2, 24-1, 24-2, 24-3, 38-1 b) et c), 41 c), 47, 52, 56-1, 63-2, 64-1, 71, 76, 95-1 et 95-6 b) doivent<sup>30</sup> être écrits. Les communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec le consentement explicite ou implicite de la partie par laquelle elles sont faites et de la partie à laquelle elles sont destinées.

---

<sup>26</sup> Texte figurant au paragraphe 117 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 120 de ce même document pour la suite des débats. Si cette définition est retenue, le texte devra être aligné sur les projets d'articles 8, 11, 75 et 77.

<sup>27</sup> Ibid., voir note 26.

<sup>28</sup> Texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>29</sup> Texte figurant au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, avec insertion d'un renvoi aux projets d'articles 20-2, 64-1, 56-1, 63-2, 95-1 et 95-6 b) et modification de la description des types de communication. Le Groupe de travail notera peut-être que la liste n'est pas fermée et devra être étudiée plus avant. Il voudra peut-être aussi examiner s'il est souhaitable d'insérer dans le texte final une note explicative indiquant que tous les avis envisagés dans la présente convention qui ne sont pas inclus dans l'article 3 peuvent être adressés par tout moyen, y compris verbalement, ou par un échange de messages de données qui ne satisfont pas à la définition de “communication électronique”. La définition de “communication électronique” sous-entend que toute communication de ce type doit pouvoir remplir la même fonction que des documents écrits (voir *supra*, note 13).

<sup>30</sup> La CNUDCI a pour habitude d'employer, en anglais, le verbe “shall” (généralement traduit en français par le présent de l'indicatif) dans ses instruments. Il semblerait cependant que la pratique moderne en matière de rédaction législative préfère utiliser d'autres formes comme le verbe “must” (“devoir”). Cette approche plus moderne a été suivie dans la présente version du projet de convention, mais le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner quelle approche est préférable.

*Article 4. Applicabilité des exonérations et limitations*<sup>31</sup>

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention et les responsabilités imposées par celle-ci sont applicables dans toute action contre le transporteur ou une partie exécutante maritime pour perte ou dommage subi par les marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport et pour retard de livraison de ces marchandises, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention<sup>32</sup>, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement<sup>33</sup>.

2. Si une action est intentée<sup>34</sup> contre un employé ou un mandataire du transporteur ou d'une partie exécutante maritime, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu de la présente Convention si [elle prouve qu']<sup>35</sup> elle a agi dans l'exercice de ses fonctions d'employé ou de mandataire.

## CHAPITRE 2. COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE

*Article 5. Utilisation et effet des communications électroniques*<sup>36</sup>

Sous réserve des conditions énoncées dans la présente Convention:

a) Tout ce qui doit figurer dans ou sur un document de transport conformément à la présente Convention peut être enregistré ou communiqué au moyen de communications électroniques<sup>37</sup> utilisées en lieu et place du document de transport, pour autant que l'émission et l'utilisation ultérieure d'un enregistrement électronique concernant le transport se fassent avec l'accord explicite ou implicite du transporteur et du chargeur; et

b) L'émission, le contrôle ou le transfert d'un enregistrement électronique concernant le transport produit le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

<sup>31</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 10 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Cet article a été déplacé du chapitre sur la responsabilité du transporteur pour être inséré dans le chapitre premier (Dispositions générales) car il a trait à l'applicabilité générale et à la préséance du projet de convention et non pas simplement à la responsabilité du transporteur.

<sup>32</sup> Les mots "[ou lié aux marchandises]" semblent être devenus inutiles du fait de l'ajout du passage faisant référence au "manquement à toute autre obligation".

<sup>33</sup> Comme indiqué dans la note 52 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la nature potentiellement redondante de l'article 20-4 et du projet d'article 4 devait être examinée plus avant dans la prochaine version du projet de convention. Les modifications apportées à ces dispositions auront peut-être réglé le problème.

<sup>34</sup> La formule "en vertu de la présente Convention" n'a pas été reprise de la disposition parallèle énoncée à l'article 20-4 car une action contre un employé ou un mandataire ne sera pas intentée sur le fondement de la Convention, ces personnes n'y étant pas soumises, à l'exception de la partie exécutante maritime, visée par l'article 20-4.

<sup>35</sup> Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si le texte entre crochets devrait être supprimé afin de réduire la charge de la preuve pesant sur l'employé ou le mandataire.

<sup>36</sup> Texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé au paragraphe 187 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>37</sup> Texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et modifié au paragraphe 187 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

*Article 6. Procédures d'utilisation des enregistrements électroniques négociables concernant le transport*<sup>38</sup>

1. L'utilisation d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport doit être soumise à des procédures qui prévoient:
  - a) La méthode<sup>39</sup> pour délivrer et transférer cet enregistrement au porteur visé;
  - b) L'assurance que l'enregistrement conservera son intégrité;
  - c) La façon dont le porteur de l'enregistrement peut démontrer qu'il est le porteur; et
  - d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au porteur a eu lieu; ou qu'en vertu de l'article 7-2 ou 49 a) ii), l'enregistrement a perdu tout effet ou validité.
2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans les données du contrat et être aisément vérifiables<sup>40</sup>.

*Article 7. Remplacement d'un document de transport négociable ou d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport*<sup>41</sup>

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de remplacer ce document par un enregistrement électronique négociable concernant le transport:
  - a) Le porteur doit remettre le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur;
  - b) Le transporteur doit délivrer au porteur un enregistrement électronique négociable concernant le transport qui comprend une mention indiquant que cet enregistrement est émis en remplacement du document de transport négociable; et
  - c) Le document de transport négociable perd ensuite tout effet ou validité.
2. Si un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de remplacer cet enregistrement par un document de transport négociable:

---

<sup>38</sup> Texte figurant au paragraphe 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé aux paragraphes 207 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>39</sup> Texte figurant au paragraphe 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et modifié aux paragraphes 207 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>40</sup> Comme indiqué dans la note 34 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, l'expression "aisément vérifiable" a été employée pour indiquer, sans trop entrer dans le détail, que les procédures requises doivent être accessibles aux parties ayant un intérêt légitime à les connaître avant de prendre un engagement juridique fondé sur la validité de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport. Par ailleurs, il a été noté que le système envisagé fonctionnerait de manière semblable à celui qui régit actuellement l'accès aux conditions des connaissances. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner s'il faudrait faire figurer des détails sur la question dans une note ou un commentaire accompagnant le projet de convention.

<sup>41</sup> Texte figurant au paragraphe 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé au paragraphe 189 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

a) Le transporteur doit délivrer au porteur, en remplacement de cet enregistrement, un document de transport négociable qui comprend une mention indiquant que ce document est émis en remplacement de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport; et

b) Suite à ce remplacement, l'enregistrement électronique concernant le transport perd tout effet ou validité.

### CHAPITRE 3. CHAMP D'APPLICATION<sup>42</sup>

#### *Article 8. Champ d'application général<sup>43</sup>*

1. Sous réserve de l'article 9-1, la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison sont situés dans des États différents, et le port de chargement [d'un transport maritime] et le port de déchargement [du même transport maritime] sont situés dans des États différents, lorsque:

a) Le lieu de réception [ou port de chargement] est situé dans un État contractant<sup>44</sup>; ou

b) Le lieu de livraison [ou port de déchargement] est situé dans un État contractant; ou

[c) Le contrat de transport prévoit que la présente Convention, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat.]<sup>45</sup>

Les références aux [lieux et]<sup>46</sup> ports désignent les [lieux et] ports convenus dans le contrat de transport.

2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

#### *Article 9. Exclusions et inclusions particulières<sup>47</sup>*

1. La présente Convention ne s'applique pas:

a) Aux chartes-parties;

b) Aux contrats d'utilisation d'un navire ou de tout espace sur ce navire;

<sup>42</sup> Pour les chapitres et les articles sans titre, un intitulé a été proposé au Groupe de travail pour examen.

<sup>43</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 62 de ce même document pour la suite des débats.

<sup>44</sup> La CNUDCI a généralement pour habitude d'employer le terme "État contractant" et non "État partie" ou d'autres termes similaires. L'ensemble du projet de convention a été modifié en conséquence.

<sup>45</sup> On pourra se reporter au débat sur cet alinéa, qui est résumé au paragraphe 61 du document A/CN.9/576.

<sup>46</sup> Si l'article premier définit les termes "lieu de réception" et "lieu de livraison", comme il le fait actuellement aux alinéas bb) et cc), il sera alors nécessaire de se référer aux "lieux".

<sup>47</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 66 de ce même document pour la suite des débats.

c) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, aux autres contrats de transport non régulier; et

d) Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, aux contrats de tonnage.

2. Sans préjudice des alinéas a) et b) du paragraphe 1, la présente Convention s'applique aux contrats de transport non régulier lorsqu'ils sont constatés par ou contenus dans un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui atteste également la réception des marchandises par le transporteur ou par une partie exécutante, sauf entre les parties à une charte-partie ou à un contrat d'utilisation d'un navire ou de tout espace sur ce navire.

3. a) La présente Convention s'applique aux clauses qui régissent chaque expédition effectuée en vertu d'un contrat de tonnage dans la mesure où les dispositions du présent chapitre le spécifient.

b) La présente Convention s'applique aux clauses d'un contrat de tonnage dans la mesure où elles régissent une expédition effectuée dans le cadre d'un contrat de tonnage qui est régi par la présente Convention en vertu de l'alinéa a).

*Article 10. Application à certaines parties*<sup>48</sup>

Nonobstant l'article 9, si un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport est émis en vertu d'une charte-partie ou d'un contrat visé à l'article 9-1 b) ou c), la présente Convention s'applique au contrat que ce document ou cet enregistrement atteste ou contient, dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur, le destinataire, la partie contrôlante, le porteur ou la personne visée à l'article 34 autre que l'affrèteur ou la partie au contrat visé à l'article 9-1 b) ou c).

CHAPITRE 4. DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ<sup>49</sup>

*Article 11. Durée de la responsabilité du transporteur*

1. Sous réserve de l'article 12, le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention entre le moment où le transporteur ou une partie exécutante a reçu celles-ci pour les transporter et le moment où elles sont livrées au destinataire.

2. Le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence d'une telle convention ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.

---

<sup>48</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 73 de ce même document pour la suite des débats. Il faudra tenir compte de la possibilité d'insérer un renvoi au projet d'article 9-1 d) à la fin du projet d'article 10 et d'apporter tout éclaircissement nécessaire sur le traitement des récépissés.

<sup>49</sup> Modifications apportées au texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32

3. Si l'expéditeur est tenu de remettre les marchandises au lieu de réception à une autorité ou à un autre tiers auquel, en vertu de la loi ou réglementation applicable, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le transporteur pourra les retirer, le moment et le lieu auxquels le transporteur retire les marchandises auprès de cette autorité ou de cet autre tiers sont considérés comme le moment et le lieu de réception des marchandises par le transporteur conformément au paragraphe 2<sup>50</sup>.

4. Le moment et le lieu de livraison des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence d'une telle convention ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du déchargement ou débarquement des marchandises du dernier moyen de transport dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport.

5. Si le transporteur est tenu de remettre les marchandises au lieu de livraison à une autorité ou à un autre tiers auquel, en vertu de la loi ou réglementation applicable, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le destinataire pourra les retirer, cette remise constitue une livraison des marchandises par le transporteur au destinataire conformément au paragraphe 4.

6. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur et sous réserve de l'article 14-2, le contrat de transport ne peut pas prévoir que:

a) Le moment de réception des marchandises est postérieur au commencement de leur chargement initial conformément au contrat; ou

b) Le moment de livraison des marchandises est antérieur à l'achèvement de leur déchargement final conformément au contrat<sup>51</sup>.

*Article 12. Transport sortant du contrat de transport*<sup>52</sup>

Variante A de l'article 12<sup>53</sup>

1. Les parties peuvent convenir expressément dans le contrat de transport que, pour une ou plusieurs parties spécifiées du transport des marchandises, le transporteur, faisant office de mandataire, fera assurer le transport par un ou plusieurs autres transporteurs.

2. Dans ce cas, le transporteur doit exercer une diligence raisonnable pour sélectionner l'autre transporteur, conclure avec celui-ci un contrat aux conditions usuelles et normales, et faire tout ce qui est raisonnablement requis pour lui permettre de s'acquitter dûment de son contrat.

<sup>50</sup> Ce paragraphe est proposé pour traiter les cas où l'expéditeur doit remettre les marchandises à une autorité, par exemple la douane, avant que celles-ci soient remises au transporteur. Cette disposition fait pendant au paragraphe 5.

<sup>51</sup> Le paragraphe 6 est proposé pour empêcher toute fiction dans le contrat de transport qui viserait à réduire la durée de la responsabilité du transporteur.

<sup>52</sup> Proposition d'amélioration du titre. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si l'article 12 a bien sa place dans le chapitre 4 sur la durée de la responsabilité.

<sup>53</sup> La variante A correspond à l'article 12 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

Variante B de l'article 12<sup>54</sup>

À la demande du chargeur, le transporteur peut accepter d'émettre un document de transport unique ou un enregistrement électronique concernant le transport qui inclut un transport spécifié non couvert par le contrat de transport. Dans ce cas, la responsabilité du transporteur s'étend sur la durée du contrat de transport et, sauf convention contraire, le transporteur, au nom du chargeur, doit organiser le transport supplémentaire comme prévu dans ce document de transport ou cet enregistrement électronique concernant le transport.

CHAPITRE 5. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

*Article 13. Transport et livraison des marchandises*

Le transporteur, sous réserve de la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, doit transporter<sup>55</sup> les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livrer au destinataire.

*Article 14. Obligations particulières*

1. Le transporteur doit, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 11 et sous réserve de l'article 27, assurer de façon appropriée et soigneuse la réception<sup>56</sup>, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, le soin, le déchargement et la livraison des marchandises.

[2. Les parties peuvent convenir que le chargement, l'arrimage et le déchargement des marchandises seront exécutés par le chargeur ou toute personne mentionnée à l'article 35, la partie contrôlante ou le destinataire. Cette convention doit être mentionnée dans les données du contrat.]<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> La première phrase de la variante B vise à clarifier le paragraphe 1 de la variante A. La deuxième phrase modifie le paragraphe 2 de la variante A en ce que le transporteur n'assume plus, dans l'organisation de ce transport supplémentaire, une obligation de diligence raisonnable mais l'obligation convenue dans le contrat de transport ou ailleurs.

<sup>55</sup> Il est proposé de supprimer les mots "[de façon appropriée et soigneuse]" car inutiles et répétitifs du fait que la formule "sous réserve de la présente Convention" sous-entend déjà un transport approprié et soigneux. En outre, le projet d'article 13 se veut une obligation générale, renforcée par les articles suivants.

<sup>56</sup> La "réception" et la "livraison" ont été ajoutées afin qu'elles soient reconnues comme des obligations incombant au transporteur.

<sup>57</sup> Comme mentionné dans la note 47 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il est dit au paragraphe 127 du document A/CN.9/510 qu'on a décidé de mettre la disposition entre crochets pour indiquer que le Groupe de travail devrait revenir sur la question des clauses BAB (bord à bord) et FIOS (bord à bord et arrimage) et, en particulier, examiner leur lien avec les dispositions sur la responsabilité du transporteur. Le Groupe de travail souhaitera peut-être revoir cette disposition en fonction des modifications apportées aux articles 13 et 14-1.

*Article 15. Marchandises pouvant devenir dangereuses*Variante A<sup>58</sup>

Nonobstant les articles 13, 14 et 16-1, le transporteur peut refuser de charger, ou peut décharger, détruire ou neutraliser les marchandises ou prendre toute autre mesure raisonnable si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance, pendant la durée de sa responsabilité, de présenter effectivement un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement.

Variante B<sup>59</sup>

Nonobstant les articles 13, 14 et 16-1, le transporteur peut décharger, détruire ou neutraliser des marchandises si celles-ci deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens.

*Article 16. Obligations particulières applicables au voyage par mer*<sup>60</sup>

1. Le transporteur est tenu avant, au début et pendant<sup>61</sup> le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:
  - a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;
  - b) Convenablement armer<sup>62</sup>, équiper et approvisionner le navire et le maintenir armé<sup>63</sup>, équipé et approvisionné tout au long du voyage<sup>64</sup>;
  - c) Mettre et maintenir les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, dans un état approprié et sûr pour leur réception, transport et conservation.

<sup>58</sup> Cette variante est fondée sur le texte initial du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.21).

<sup>59</sup> La variante B se fonde sur les principes énoncés dans l'article 13 des Règles de Hambourg concernant les pouvoirs du transporteur dans une situation d'urgence survenant lors du transport de marchandises dangereuses.

<sup>60</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, notes comprises.

<sup>61</sup> Comme indiqué dans la note 55 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, 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 16-1 et conserver le texte placé entre ces crochets. Il a convenu en outre que le fait de donner à cette obligation un caractère continu modifierait la répartition des risques entre le transporteur et les personnes ayant un droit sur les marchandises dans le projet de convention et que le Groupe de travail devait veiller à en tenir compte lors de l'examen des autres dispositions du projet.

<sup>62</sup> Comme indiqué dans la note 56 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, il a été proposé, d'un point de vue rédactionnel, 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.

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> Comme indiqué dans la note 58 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'apporter les changements nécessaires à l'alinéa b) pour faire en sorte qu'il soit clair que cette obligation a un caractère continu. L'inclusion du membre de phrase "tout au long du voyage" devrait permettre d'atteindre cet objectif. Une autre solution serait d'insérer les mots "et continuellement" après le mot "Convenablement".

[2. Nonobstant les articles 13, 14 et 16-1, le transporteur peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour le salut commun ou pour protéger d'un péril<sup>65</sup> la vie humaine ou<sup>66</sup> d'autres biens engagés dans l'aventure commune]<sup>67</sup>.

## CHAPITRE 6. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR POUR PERTE, DOMMAGE OU RETARD

### *Article 17. Fondement de la responsabilité<sup>68</sup>*

1. Le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si le demandeur 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 4. Le transporteur est exonéré de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas attribuable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19.

2. Si le transporteur, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 1, prouve qu'un des événements énumérés au paragraphe 3 a causé la perte, le dommage ou le retard ou y a contribué, il est exonéré de tout ou partie de sa responsabilité sous réserve des dispositions suivantes:

a) Si le demandeur prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 19 a causé l'événement invoqué par le transporteur ou y a contribué, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard.

b) Si le demandeur prouve qu'un événement autre que ceux énumérés au paragraphe 3 a contribué à la perte, au dommage ou au retard, et si le transporteur ne peut prouver que cet événement n'est pas attribuable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19, le transporteur est responsable en partie de la perte, du dommage ou du retard.

---

<sup>65</sup> Comme indiqué dans la note 59 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier la proposition de mentionner la présence d'un danger imminent. Il faudrait toutefois veiller à ne pas porter atteinte aux règles relatives aux avaries communes ni les modifier. Conformément au texte de la Règle A des Règles d'York et d'Anvers de 1994, on a ajouté "d'un péril" après le mot "protéger".

<sup>66</sup> Comme indiqué dans la note 60 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier la proposition de mentionner la protection de la vie humaine. L'expression "la vie humaine" a donc été ajoutée avant le membre de phrase "ou d'autres biens".

<sup>67</sup> Comme indiqué dans la note 61 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a décidé de conserver au même endroit entre crochets le projet d'article 16-2 en vue d'examiner ultérieurement s'il y a lieu de le transférer au chapitre 18 relatif aux avaries communes.

<sup>68</sup> Texte tel qu'il figure aux paragraphes 31 et 75 du document A/CN.9/572 et tel qu'il a été largement accepté aux paragraphes 33 et 80 de ce même document.

c) Le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si le demandeur prouve que les circonstances suivantes ont effectivement ou probablement causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou y ont effectivement ou probablement contribué:

- 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 dans un état approprié et sûr pour leur réception, transport et conservation,

et si le transporteur ne peut prouver:

A) Qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige l'article 16-1; ou

B) Que la perte, le dommage ou le retard n'a pas été causé par l'une quelconque des circonstances mentionnées aux sous-alinéas i), ii) et iii) ci-dessus.

ƴ. Les événements visés au paragraphe 2 sont les suivants:

- a) Acte de Dieu;
- b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- d) Restrictions de quarantaine; intrusion ou obstacles de la part de gouvernements, d'autorités publiques, de dirigeants ou de la population, y compris une immobilisation, une saisie conservatoire ou une saisie exécutoire non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19<sup>69</sup>;
- e) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;
- f) Incendie à bord du navire;
- g) Vices cachés du [navire] [bâtiment] [moyen de transport]<sup>70</sup> échappant à une diligence raisonnable;
- h) Acte ou omission du chargeur ou de toute personne mentionnée à l'article 35<sup>71</sup>, de la partie contrôlante ou du destinataire;
- i) Manutention, chargement, [arrimage] ou déchargement<sup>72</sup> des marchandises [effectivement réalisé] par le chargeur ou toute personne mentionnée à l'article 35<sup>73</sup>, la partie contrôlante ou le destinataire<sup>74</sup>;

<sup>69</sup> Il faudra examiner plus avant si le renvoi à l'article 19 est nécessaire.

<sup>70</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner lequel de ces termes entre crochets doit être employé dans cet alinéa.

<sup>71</sup> Il faudra examiner plus avant si le renvoi à l'article 35 est nécessaire.

<sup>72</sup> En anglais, le mot "discharging" est proposé aux fins d'harmonisation avec le libellé du projet d'article 14.

<sup>73</sup> Il faudra examiner plus avant si le renvoi à l'article 35 est nécessaire.

<sup>74</sup> Comme il est dit au paragraphe 76 du document A/CN.9/572, le Groupe de travail est convenu

- j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant de la nature, d'un défaut ou d'un vice propre des marchandises;
- k) Insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur [ou en son nom];
- l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;
- m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;
- n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement;
- [o) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées.]<sup>75</sup>

4. Lorsque le transporteur est dégagé d'une partie de sa responsabilité en vertu des paragraphes précédents du présent article, il n'est responsable que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la situation dont il est responsable en vertu des précédents paragraphes, et la responsabilité doit être répartie sur la base fixée aux paragraphes précédents.

*Article 18. Responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions*<sup>76</sup>

Le transporteur est responsable<sup>77</sup> de la perte, du dommage [, du retard]<sup>78</sup> ou du préjudice corporel causé par le non-respect des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 29, sauf si [et dans la mesure où] il prouve qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19 n'a causé cette perte, ce dommage [, ce retard] ou ce préjudice corporel [ou n'y a contribué].

---

d'accompagner l'alinéa i) d'une note de bas de page indiquant que le texte final de cet alinéa dépendrait de l'issue de ses délibérations concernant le projet d'article 14-2.

<sup>75</sup> Le Groupe de travail pourrait revoir cette disposition à la lumière du traitement prévu au projet d'article 33.

<sup>76</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 18 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises.  
Comme indiqué dans la note 85 de ce document, les aspects des projets d'articles 31 et 33 ayant trait à la responsabilité du transporteur ont été regroupés dans un "article 18", en vue d'un éventuel placement ici.

<sup>77</sup> Voir *infra*, note 125.

<sup>78</sup> Voir *infra*, note 127.

*Article 19. Responsabilité du transporteur du fait d'autrui*<sup>79</sup>

1. Sous réserve de l'article 20-4<sup>80</sup>, le transporteur répond des actes et omissions de:

a) Toute partie exécutante; et

b) De toute autre personne, y compris les sous-traitants, employés<sup>81</sup> et mandataires 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 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.

2. Le transporteur n'est responsable en vertu du paragraphe 1 que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions de sous-traitant, d'employé ou de mandataire.

*Article 20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes*<sup>82</sup>

1. Une partie exécutante maritime assume les obligations et responsabilités imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par la présente Convention si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu a) pendant la période où elle a la garde des marchandises; ou 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 la présente Convention ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou de dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées par les articles 65, 64<sup>83</sup> et 26-4, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou ces limites.

<sup>79</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>80</sup> Comme indiqué dans la note 63 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, 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 19 traitait des actions intentées contre le transporteur, tandis que le projet d'article 20-4 traitait des actions intentées contre toute personne autre que le transporteur.

<sup>81</sup> Comme indiqué dans la note 64 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, s'agissant de la rédaction, 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).

<sup>82</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>83</sup> Comme indiqué dans la note 69 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a pris note de la proposition visant à restreindre le renvoi au projet d'article 64, car, a-t-on déclaré, si le renvoi aux paragraphes 1, 3 et 4 de ce projet d'article était acceptable, il ne fallait pas mentionner le paragraphe 2, du fait que 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 64 dans le projet de convention.

3. Sous réserve du paragraphe 4, une partie exécutante maritime répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants, employés et mandataires, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante maritime n'est tenue responsable en vertu du présent paragraphe 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<sup>84</sup>.

Variante A du paragraphe 4<sup>85</sup>

4. Si une action en vertu de la présente Convention est intentée contre une partie exécutante maritime, cette partie peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu de la présente Convention si elle [prouve qu'elle]<sup>86</sup> a agi dans l'exercice de ses fonctions de sous-traitant, d'employé ou de mandataire.

Variante B du paragraphe 4

4. Si une action en vertu de la présente Convention est intentée contre toute personne, autre que le transporteur, mentionnée à l'article 19 ou au paragraphe 3 [, y compris des employés ou mandataires du transporteur contractant ou d'une partie exécutante maritime]<sup>87</sup>, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu de la présente Convention si elle [prouve qu'elle]<sup>88</sup> a agi dans l'exercice de ses fonctions de sous-traitant, d'employé ou de mandataire.

*Article 21. Responsabilité solidaire et compensation*<sup>89</sup>

1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables<sup>90</sup> de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les

---

<sup>84</sup> Comme indiqué dans la note 74 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a réaffirmé que la structure de ce paragraphe devrait faire pendant à celle du nouveau projet d'article 19 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 projet d'article 20-3 devrait s'appliquer aux parties exécutantes tant maritimes que non maritimes.

<sup>85</sup> Variante proposée pour répondre au souhait exprimé par le Groupe de travail, comme indiqué dans la note 77 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, d'examiner une variante limitant le champ d'application de ce paragraphe au domaine maritime, compte tenu du texte proposé pour l'article 4-2, qui fait pendant à ce paragraphe mais dans le contexte des employés et des mandataires.

<sup>86</sup> Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si le texte entre crochets devrait être supprimé pour réduire la charge de la preuve pesant sur la partie exécutante maritime.

<sup>87</sup> Comme indiqué dans la note 80 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail voudra peut-être examiner, pour le début du paragraphe qui se termine par "cette personne", le texte simplifié suivant: "Si une action en vertu de la présente Convention est intentée contre toute partie exécutante maritime [, y compris ses sous-traitants, employés ou mandataires,] cette personne ...".

<sup>88</sup> Voir *supra*, note 86.

<sup>89</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 2 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises.

<sup>90</sup> Comme indiqué dans la note 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudrait limiter le champ d'application de ce paragraphe aux parties exécutantes maritimes. Ce projet de paragraphe ayant

marchandises, ils assument une responsabilité solidaire [, de sorte que chacun d'entre eux est tenu de réparer la totalité de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, sans préjudice du droit d'action récursoire qu'ils pourraient avoir contre d'autres parties responsables,]<sup>91</sup> mais uniquement dans les limites prévues aux articles 22, 26 et 64.

2. Sans préjudice de l'article 66, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne doit pas dépasser les limites globales de responsabilité prévues dans la présente Convention.

[3. Lorsqu'un demandeur a obtenu gain de cause contre une partie exécutante non maritime pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises, le montant qu'il perçoit est déduit de toute demande en réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard qu'il forme par la suite contre un transporteur ou une partie exécutante maritime.]<sup>92</sup>

#### *Article 22. Retard*<sup>93</sup>

Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai expressément convenu ou, en l'absence d'une telle convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des conditions du contrat, des caractéristiques du transport et des circonstances du voyage par mer ou autre<sup>94</sup>.

---

été déplacé pour former un projet d'article distinct, on a modifié, à des fins de clarté, le membre de phrase "Si plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables" figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 en "Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables". Le Groupe de travail souhaitera peut-être également se demander si cette clarification atténue les préoccupations soulevées au paragraphe 14 du document A/CN.9/552, à l'exception de celles ayant trait à la compensation, qui est traitée au paragraphe 3 du projet d'article 21.

<sup>91</sup> Comme indiqué dans la note 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le membre de phrase entre crochets a été ajouté afin de clarifier la signification de l'expression "responsabilité solidaire". Cependant, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner l'usage qui est fait de cette expression dans de nombreux instruments internationaux, notamment à l'article 10-4 des Règles de Hambourg; à l'article 27-4 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, telles qu'amendées par le Protocole de 1999 ("CIM-COTIF 1999"); à l'article 4-5 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, 2000 ("CMNI"); à l'article 30-3 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, telle qu'amendée par les protocoles de 1955 et 1975 ("Convention de Varsovie"); et à l'article 36-3 de la Convention concernant l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Montréal 1999 ("Convention de Montréal").

<sup>92</sup> Comme indiqué dans la note 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, une version révisée a été élaborée dans l'attente de la poursuite du débat concernant l'établissement d'une règle uniforme relative à la compensation ou le renvoi de cette question au droit interne. Voir aussi *supra*, note 90. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si ce paragraphe est nécessaire ou s'il peut être supprimé.

<sup>93</sup> Modifications apportées au texte figurant dans le paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>94</sup> Le paragraphe 2 de l'article 22 (anciennement paragraphe 2 de l'article 16 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32) a été déplacé pour devenir l'article 65 dans le nouveau chapitre sur la limitation de la responsabilité.

*Article 23. Calcul de la réparation*<sup>95</sup>

1. Sous réserve de l'article 64, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus par l'article 11.
2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.
3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 sauf lorsque le transporteur et le chargeur sont convenus de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 20.

*Article 24. Avis de perte, de dommage ou de retard*<sup>96</sup>

[Variante A du paragraphe 1]<sup>97</sup>

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis<sup>98</sup> de perte ou de dommage subi par les marchandises<sup>99</sup> indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage n'ait été donné [par le destinataire ou en son nom] au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises avant la livraison ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans [les trois jours ouvrables] [sept jours] [sept jours ouvrables au lieu de livraison] [sept jours consécutifs] suivant la livraison des marchandises. Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune<sup>100</sup> des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.]

---

<sup>95</sup> Texte tel qu'il figure dans le paragraphe 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>96</sup> Modifications apportées au texte figurant dans le paragraphe 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>97</sup> Comme indiqué dans la note 39 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte initial et la version révisée du paragraphe 1, suggérée au paragraphe 66 du document A/CN.9/552, ont été placés entre crochets en vue d'un débat ultérieur. La variante A du paragraphe 1 correspond au texte qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, exception faite de la suppression des mots "[un délai raisonnable]" comme décidé au paragraphe 75 du document A/CN.9/552, et des ajouts notés.

<sup>98</sup> Comme indiqué dans la note 40 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 3 du projet de convention dispose que l'avis mentionné, notamment, au paragraphe 1 peut être donné au moyen d'une communication électronique; autrement, il doit être communiqué par écrit.

<sup>99</sup> Le membre de phrase entre crochets a été supprimé car inutile dans ce paragraphe.

<sup>100</sup> Comme indiqué dans la note 43 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a estimé, au paragraphe 95 du document A/CN.9/525, que l'expression "inspection contradictoire", en anglais "concurrent inspection", conviendrait peut-être mieux pour les pays de droit romano-germanique.

[Variante B du paragraphe 1]<sup>101</sup>

1. Un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises<sup>102</sup> indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage doit être donné [par le destinataire ou en son nom] au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises avant la livraison ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans [les trois jours ouvrables]<sup>103</sup> [les... jours ouvrables au lieu de livraison] [les... jours consécutifs] suivant la livraison des marchandises. [Un tribunal [peut] [doit] tenir compte de l'absence d'un tel avis lorsqu'il détermine si le demandeur s'est acquitté de la charge de la preuve qui lui incombe conformément à l'article 17-1.] Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.]
2. Aucune réparation n'est due en vertu de l'article 22 à moins qu'un avis de perte résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la livraison des marchandises.
3. Lorsque l'avis mentionné dans le présent article est donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises, il a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet qu'un avis donné à une partie exécutante maritime.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties à la demande ou au litige doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et doivent donner accès aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises.

## CHAPITRE 7. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À DES ÉTAPES PARTICULIÈRES DU TRANSPORT

### *Article 25. Déroutement durant le transport par mer*

[Variante A]<sup>104</sup>

1. Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à un déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies [ou des biens] en mer [ou à tout autre déroutement [raisonnable]].

<sup>101</sup> Comme indiqué dans la note 44 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante B du paragraphe 1 correspond au texte figurant au paragraphe 66 du document A/CN.9/552.

<sup>102</sup> Voir *infra*, note 212.

<sup>103</sup> Comme indiqué au paragraphe 75 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail a décidé de supprimer les mots "un délai raisonnable" du texte initial dont s'inspire cette variante.

<sup>104</sup> Comme indiqué dans la note 59 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante A correspond au projet d'article figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

2. Lorsque, dans la législation nationale, un déroutement constitue en soi un manquement de la part du transporteur, un tel manquement n'a d'effet que conformément aux dispositions de la présente Convention<sup>105</sup>.]

[Variante B]<sup>106</sup>

1. Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à un déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer ou à tout autre déroutement raisonnable.

2. Dans la mesure où un déroutement constitue un manquement de la part du transporteur selon une théorie juridique reconnue par la législation nationale ou dans la présente Convention, cette théorie ne s'applique que lorsqu'il y a eu déroutement déraisonnable d'un navire.

3. Lorsqu'un déroutement constitue un manquement de la part du transporteur, ce manquement n'a effet que conformément aux dispositions de la présente Convention. En particulier, un déroutement ne prive pas le transporteur des droits que lui confère la présente Convention, sauf dans la mesure prévue à l'article 66.]

*Article 26. Marchandises en pontée sur des navires*<sup>107</sup>

1. Les marchandises ne peuvent être transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont d'un navire que si

a) Ce transport est exigé par les lois ou les règles ou règlements administratifs applicables; ou

b) Elles sont transportées dans ou sur des conteneurs [adaptés au transport de marchandises en pontée] sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs; ou

c) [Dans les cas non visés par les alinéas a) ou b) du présent paragraphe,] le transport en pontée soit est effectué conformément [au contrat de transport ou] aux coutumes, usages et pratiques du commerce, soit découle d'autres usages ou pratiques du commerce en question.

2. Si les marchandises ont été expédiées conformément aux alinéas a) ou c) du paragraphe 1, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ni du retard de livraison qui résultent des risques spéciaux que comporte leur transport en pontée. Si les marchandises sont transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1, le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises

---

<sup>105</sup> Comme indiqué dans la note 60 du document A/CN.9/WG.III/WP.39 et dans la note 112 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, une variante de ce paragraphe serait la suivante:

“Lorsque, dans la législation nationale, un déroutement constitue en soi un manquement de la part du transporteur, un tel manquement ne priverait le transporteur ou une partie exécutante d'aucune exonération ni limitation prévue par la présente Convention.”

Dans l'hypothèse où ce libellé serait retenu, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si le paragraphe 1 est nécessaire.

<sup>106</sup> Comme indiqué dans la note 61 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante B correspond au projet d'article proposé au paragraphe 38 du document A/CN.9/WG.III/WP.34.

<sup>107</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 13 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

ou du retard de livraison, conformément aux dispositions de la présente Convention, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elles ont été transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont. Si les marchandises sont transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés par le paragraphe 1, le transporteur est responsable, indépendamment de l'article 17, de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison qui résultent exclusivement de leur transport en pontée<sup>108</sup>.

3. Si les marchandises ont été expédiées conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1, le fait que certaines marchandises sont transportées en pontée doit être indiqué dans les données du contrat. Si tel n'est pas le cas, le transporteur assume la charge de prouver que le transport en pontée est effectué conformément à cet alinéa c) et, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis, il n'a pas le droit de se prévaloir de cet alinéa contre un tiers qui a obtenu ce document ou cet enregistrement de bonne foi<sup>109</sup>.

[4. Si le transporteur est responsable en vertu du présent article de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées en pontée ou du retard de livraison de ces marchandises, sa responsabilité est limitée comme prévu aux articles 22, 64 et 66-1; cependant, si le transporteur et le chargeur ont [expressément] convenu que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur n'a pas le droit de limiter sa responsabilité pour une perte ou un dommage subi par les marchandises [[qui résulte exclusivement] [dans la mesure où ce dommage résulte ]de leur transport en pontée]<sup>110</sup>.]<sup>111</sup>

*[Article 27. Transport précédant ou suivant un transport par mer*

1. Lorsqu'une demande ou un différend naît de la perte, du dommage ou du retard subi par les marchandises intervenant uniquement pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais:

- a) Avant leur chargement sur le navire;
- b) Après leur déchargement du navire jusqu'au moment de leur livraison au destinataire;

et qu'au moment de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, des dispositions d'une convention internationale [ou de la législation nationale]:

<sup>108</sup> Comme indiqué dans la note 63 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudra peut-être examiner de plus près le paragraphe 2 conjointement avec le projet d'article 17-4; cependant, les changements apportés à ce dernier rendront peut-être cet examen inutile.

<sup>109</sup> Comme indiqué dans la note 64 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la discussion sur le paragraphe 3 et sur le point de savoir s'il devrait s'appliquer aux cas où des tiers se fieraient à des documents de transport non négociables ou à des enregistrements électroniques non négociables concernant le transport se poursuivrait après l'examen de la question des droits des tiers et de la liberté contractuelle.

<sup>110</sup> Comme indiqué dans la note 67 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, les mots "qui résulte exclusivement de leur transport en pontée" ont été mis entre crochets. Une autre variante a été ajoutée.

<sup>111</sup> Comme indiqué dans la note 69 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a placé entre crochets l'ensemble du paragraphe 4 pour poursuivre le débat à une prochaine session et étudier de plus près sa relation avec le projet d'article 66.

- i) s'appliquent, selon leurs termes, à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période, [indépendamment du fait de savoir si l'émission d'un quelconque document est nécessaire pour rendre cette convention internationale applicable]<sup>112</sup>; et
- ii) prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir; et
- iii) ne peuvent être écartées par contrat privé soit en aucun cas, soit au détriment du chargeur;

ces dispositions, dans la mesure où elles sont impératives comme indiqué au sous-alinéa iii) ci-dessus, l'emportent sur les dispositions de la présente Convention.]

[2. Le paragraphe 1 n'a pas d'incidence sur l'application de l'article 64-2<sup>113</sup>.]

[3. L'article 27 s'applique indépendamment de la législation nationale normalement applicable au contrat de transport<sup>114</sup>.]

## CHAPITRE 8. OBLIGATIONS DU CHARGEUR

### *Article 28. Remise des marchandises pour le transport*<sup>115</sup>

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. Lorsque les marchandises sont remises dans ou sur un conteneur ou une remorque empotés par le chargeur, celui-ci doit les arrimer, les saisir et les fixer dans ou sur le conteneur ou la remorque de telle manière qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention et de déchargement du conteneur ou de la remorque, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel<sup>116</sup>.

---

<sup>112</sup> Comme indiqué dans la note 55 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, le texte entre crochets reflète la situation dans la Convention de 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires ("COTIF"). Une fois entré en vigueur le protocole de 1999 portant modification de la COTIF, normalement à l'automne 2005, le Groupe de travail souhaitera peut-être supprimer ce texte.

<sup>113</sup> Si l'article 64-2 est supprimé, ce paragraphe devrait l'être aussi.

<sup>114</sup> Comme indiqué au paragraphe 54 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, ce paragraphe énonce une règle de conflit visant à préserver l'applicabilité des conventions régissant le transport intérieur. De plus, comme l'indiquent les notes 42 et 231 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été demandé, à la lumière du projet d'article 27, qu'une disposition sur le conflit de conventions soit insérée au chapitre 19. Le projet d'article 89 a été inséré en réponse à cette demande.

<sup>115</sup> Texte figurant dans le paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises.

<sup>116</sup> Comme indiqué dans la note 71 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, pour améliorer le libellé comme suggéré aux paragraphes 122 et 123 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail souhaitera peut-être étudier, pour la deuxième phrase du projet d'article 28, la variante suivante: "Lorsque les marchandises sont remises dans ou sur un conteneur ou une remorque empotés par le chargeur, cette obligation englobe l'arrimage, le saisissage et la fixation des marchandises dans ou sur le conteneur ou la remorque."

*Article 29. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions*<sup>117</sup>

Le transporteur doit fournir au chargeur, à sa demande [et en temps utile]<sup>118</sup>, 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<sup>119</sup>. [Les informations et instructions données doivent être exactes et complètes<sup>120</sup>.]

*Article 30. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents*<sup>121</sup>

Le chargeur doit fournir au transporteur [en temps utile] les informations, instructions et documents [exactes et complets]<sup>122</sup> 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, excepté dans la mesure où le chargeur peut raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur<sup>123</sup>;

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 concernant le transport, y compris les renseignements visés à l'article 38-1 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 concernant le transport doit éventuellement être émis, à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur.

<sup>117</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 15 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises.

<sup>118</sup> Comme indiqué dans la note 72 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'ancien projet d'article 28 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 a été supprimé et remplacé par une mention, dans le projet d'article 29, du fait que le chargeur devrait fournir "[en temps utile]" les informations et instructions requises.

<sup>119</sup> Comme indiqué dans la note 73 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudra peut-être examiner plus avant la variante proposée au paragraphe 128 du document A/CN.9/552, à savoir "à moins que le transporteur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du chargeur".

<sup>120</sup> Comme indiqué dans la note 74 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, cette phrase entre crochets a été ajoutée pour la suite des débats.

<sup>121</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 16 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>122</sup> Comme indiqué dans la note 75 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a ajouté, en vue de la poursuite du débat, les mots "[en temps utile]" et "[exactes et complets]".

<sup>123</sup> Comme indiqué dans la note 76 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte actuel a été conservé en vue de la poursuite du débat mais on a ajouté, à la fin de l'alinéa a), le texte "excepté dans la mesure où le chargeur peut raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur".

*Article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur*<sup>124</sup>

1. Le chargeur est responsable<sup>125</sup> de<sup>126</sup> la perte, du dommage [, du retard]<sup>127</sup> ou du préjudice corporel causé par les marchandises, et du non-respect des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 28 et de l'alinéa a) de l'article 30, [sauf si] [sauf si et dans la mesure où] [excepté dans la mesure où] il prouve qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 35 n'a causé cette perte, ce dommage [, ce retard] ou ce préjudice corporel ou n'y a contribué.

[Variante A du paragraphe 2]<sup>128</sup>

2. Le chargeur est responsable<sup>129</sup> de la perte ou du dommage causé par le non-respect des obligations qui lui incombent en vertu des alinéas b) et c) de l'article 30.]

[Variante B du paragraphe 2]<sup>130</sup>

2. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur, au moment de la réception des marchandises par ce dernier, que les informations, instructions et documents qu'il est tenu de fournir conformément aux alinéas b) et c) de l'article 30 sont exacts, complets et fournis en temps utile. Il doit indemniser le transporteur de toute perte, tout dommage et toute dépense provenant ou résultant du non-respect des obligations qui lui incombent en vertu des alinéas b) et c) de l'article 30. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limite d'aucune façon sa responsabilité sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.]

3. Lorsque la perte ou le préjudice matériel [ou corporel] résulte du non-respect à la fois par le chargeur et par le transporteur de leurs obligations respectives, le

---

<sup>124</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 18 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>125</sup> Comme indiqué dans la note 77 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 31-1 a été reformulé pour faire pendant à la disposition du projet d'article 17-1 traitant de la responsabilité du transporteur, qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36. L'indication des parties envers lesquelles le chargeur est responsable a été supprimée conformément au projet d'article 17 et, comme noté au paragraphe 144 du document A/CN.9/552, il faudrait peut-être réexaminer ultérieurement la question de la responsabilité envers le destinataire et la partie contrôlante, telle qu'initialement exposée au projet d'article 29 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>126</sup> Les mots "du préjudice matériel résultant de" ont été supprimés pour aligner l'article sur le projet d'article 17.

<sup>127</sup> Comme indiqué dans la note 78 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le mot "retard" est utilisé pour faire pendant au projet d'article 17, mais a été placé entre crochets car il n'a pas encore été spécifiquement examiné dans le contexte du projet d'article 31.

<sup>128</sup> Comme indiqué dans la note 80 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a conservé entre crochets une règle de responsabilité sans faute dans les cas où le chargeur ne respecterait pas les prescriptions des alinéas b) et c) du projet d'article 30.

<sup>129</sup> Voir *supra*, note 125.

<sup>130</sup> Comme indiqué dans la note 82 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, une disposition analogue à l'article III.5 des Règles de La Haye a été insérée entre crochets. Cette disposition a été révisée comme indiqué à partir de la version figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.39.

chargeur et le transporteur sont conjointement responsables envers le destinataire ou la partie contrôlante<sup>131</sup> de cette perte ou ce préjudice matériel [ou corporel]<sup>132</sup>.

*Article 32. Fausse déclaration grave du chargeur*<sup>133</sup>

Un transporteur n'est pas responsable du retard de livraison, de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises si le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration grave sur la nature ou la valeur des marchandises dans le contrat de transport, un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport.]<sup>134</sup>

*Article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses*<sup>135</sup>

1. Le terme "marchandises dangereuses" désigne des marchandises qui, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance de présenter un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement.
2. Le chargeur doit apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément aux règles, règlements ou autres exigences des autorités qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu, faute de quoi il est responsable envers le transporteur et toute partie exécutante de toute perte, de tout dommage, de tout retard et de toute dépense découlant ou résultant directement ou indirectement du non-respect de cette obligation.
3. Le chargeur doit informer le transporteur de la dangerosité des marchandises rapidement avant que l'expéditeur ne les remette à ce dernier ou à une partie exécutante. Si le chargeur manque à son obligation d'information et que le transporteur ou la partie exécutante n'ait pas autrement connaissance de la dangerosité des marchandises, le chargeur est responsable envers le transporteur et toute partie exécutante de toute perte, de tout dommage, de tout retard et de toute dépense découlant ou résultant directement ou indirectement de l'expédition.

<sup>131</sup> Comme indiqué dans la note 83 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudrait peut-être réexaminer ultérieurement la question de la responsabilité envers le destinataire et la partie contrôlante.

<sup>132</sup> Comme indiqué dans la note 84 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a conservé, en vue d'un débat ultérieur, le paragraphe 3 de la Variante B du projet d'article 31 (A/CN.9/WG.III/WP.32). Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si cette disposition sur les causes concomitantes devrait également faire pendant au paragraphe correspondant du projet d'article 17.

<sup>133</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 20 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>134</sup> Comme indiqué dans la note 90 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le projet d'article 32 a été placé entre crochets, et les questions de la causalité et des dommages-intérêts pour retard seront examinées lors d'une session ultérieure. En outre, le projet d'article 32 pourrait être inséré dans le chapitre 6 portant sur la responsabilité du transporteur.

<sup>135</sup> Le présent texte refléterait apparemment mieux la discussion et la demande du Groupe de travail, dont il est rendu compte aux paragraphes 146 à 148 du document A/CN.9/552. Il remplace le texte précédemment proposé au paragraphe 19 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

*Article 34. Acceptation des droits et obligations du chargeur*<sup>136</sup>

Si une personne identifiée comme “chargeur” dans les données du contrat, bien que n’étant pas le chargeur tel que défini à l’article 1 h), [accepte] [reçoit] [devient porteur du] [le] document de transport ou [l]’enregistrement électronique concernant le transport, 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.

*Article 35. Responsabilité du chargeur du fait d’autrui*<sup>137</sup>

Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne à qui il a délégué l’exécution de l’une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, y compris de ses sous-traitants, employés, mandataires et toutes autres personnes [excepté le transporteur ou les parties exécutantes] qui agissent, soit directement soit indirectement, à sa demande ou sous sa supervision ou son contrôle, 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<sup>138</sup>.

*[Article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur*<sup>139</sup>

Lorsque le contrat de transport prévoit que la responsabilité du chargeur ou de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur cessera, intégralement ou en partie, lors d’un certain événement ou après un moment donné, cette cessation n’a aucun effet:

- a) Sur toute responsabilité incombant en vertu du présent chapitre au chargeur ou à une personne mentionnée à l’article 34; ou
- b) Sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a une garantie suffisante<sup>140</sup> couvrant le règlement de ce montant;

---

<sup>136</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 21 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Comme indiqué dans la note 91 de ce document, il faudrait réfléchir davantage à la portée exacte de la disposition et déterminer si elle ne devrait constituer qu’une règle supplétive lorsque l’identité du chargeur contractuel n’est pas connue.

<sup>137</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 22 du document A/CN.9/WG.III/WP.39 pour aligner cette disposition sur l’article 19, relatif à la responsabilité du transporteur du fait d’autrui.

<sup>138</sup> Comme indiqué dans la note 94 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte actuel a été conservé en vue de discussions ultérieures, et les questions concernant l’articulation entre cette disposition, d’une part, et les projets d’articles 14-2 et 32, d’autre part, devraient être examinées lors d’une session ultérieure.

<sup>139</sup> Ancien article 43-2 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, extrait du chapitre 9 sur le fret, à présent supprimé, pour être inséré ici.

<sup>140</sup> Le projet d’article 45 figurant précédemment dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 ayant été supprimé, les mots “en vertu de l’article 45 ou autrement” l’ont été aussi en conséquence.

- c) Dans la mesure où elle est incompatible avec l'article 63<sup>141</sup>.]

## CHAPITRE 9. DOCUMENTS DE TRANSPORT ET ENREGISTREMENTS ÉLECTRONIQUES CONCERNANT LE TRANSPORT<sup>142</sup>

### *Article 37. Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport*

Lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante:

a) L'expéditeur est en droit d'obtenir un document de transport ou, sous réserve de l'article 5 a), un enregistrement électronique concernant le transport constatant la réception des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante; et

b) Le chargeur ou, si ce dernier en donne instruction au transporteur, la personne mentionnée à l'article 34 est en droit d'obtenir du transporteur un document de transport négociable ou, sous réserve de l'article 5 a), un enregistrement électronique négociable concernant le transport, approprié sauf si le chargeur et le transporteur sont convenus, expressément ou tacitement, de ne pas utiliser de document de transport négociable ou d'enregistrement électronique négociable concernant le transport, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser<sup>143</sup>.

### *Article 38. Données du contrat*

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport visé à l'article 37 doivent comprendre notamment:

- a) Une description des marchandises;
- b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises;
- c) i) Le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité, tels que fournis par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises; et

<sup>141</sup> Comme indiqué *infra*, dans la note 208, le projet d'article 62 qui figurait précédemment dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 a été supprimé en faveur du projet d'article 61 *bis*, renuméroté projet d'article 63.

<sup>142</sup> Excepté pour ce qui est de la numérotation, des améliorations de forme et des titres proposés pour les projets d'articles, ainsi que des modifications approuvées par le Groupe de travail au paragraphe 200 du document A/CN.9/576 (pour l'article 37) et aux paragraphes 207, 209 et 210 de ce même document (pour l'article 39) après l'examen des aspects relatifs au commerce électronique, le présent chapitre reproduit pour l'essentiel le texte qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>143</sup> Comme indiqué dans la note 127 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, en ce qui concerne l'alinéa a), il a été reconnu que, du fait que tous les documents de transport tels que définis à l'article 1 n) ne servaient pas à constater la réception des marchandises par le transporteur, il était important d'indiquer clairement que, dans cet alinéa a), le document de transport devrait remplir la fonction de récépissé.

- ii) Le poids tel que fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises<sup>144</sup>;
- d) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment auquel le transporteur ou une partie exécutante les reçoit pour le transport;
- e) Le nom et l'adresse du transporteur; et
- f) La date:
- i) À laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises; ou
- ii) à laquelle les marchandises ont été mises à bord du navire; ou
- iii) à laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport a été émis<sup>145</sup>.

2. L'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée au paragraphe 1 désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:

- a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et
- b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport.

#### *Article 39. Signature*<sup>146</sup>

1. Un document de transport doit être signé par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.

---

<sup>144</sup> Comme indiqué dans la note 129 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a exprimé la crainte, au paragraphe 28 du document A/CN.9/526, que cette disposition ne soit interprétée comme imposant au chargeur une lourde responsabilité, ce à quoi on a répondu qu'elle n'était pas censée créer de responsabilité quelconque pour le chargeur. Le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager de remplacer les mots "tel que fourni par le chargeur" par "s'il est fourni par le chargeur".

<sup>145</sup> Comme indiqué dans la note 130 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été suggéré que le Groupe de travail envisage de modifier le paragraphe 1 de façon à inclure le nom et l'adresse du destinataire parmi les données du contrat devant figurer dans le document de transport. Voir également, *infra*, les propositions de modification du projet d'article 48. Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si le nom et l'adresse du destinataire doivent figurer sur une liste d'éléments obligatoires. Il voudra peut-être en outre examiner quelle serait la sanction en cas de non-communication des informations obligatoires. Cette sanction pourrait être différente selon qu'un document de transport est négociable ou non.

<sup>146</sup> Ce projet d'article a été revu par le Groupe de travail, comme indiqué, lors de son examen des aspects du projet de convention liés au commerce électronique. Le texte initial, qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, était accompagné de la note 132, laquelle indiquait ce qui suit: "Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si le terme "signature" devrait être défini comme, par exemple, à l'article 14-3 des Règles de Hambourg, en particulier à la lumière de la pratique moderne".

2. Un enregistrement électronique concernant le transport doit comporter la signature électronique du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier. Cette signature électronique doit identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique concernant le transport et indiquer que le transporteur autorise cet enregistrement<sup>147</sup>.

*Article 40. Carence des données du contrat*

1. Le défaut d'une ou de plusieurs des données du contrat visées à l'article 38-1, ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs de ces données, n'a pas en soi d'incidence sur la nature juridique ou la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport.

2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, la date est considérée comme étant:

a) Si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle toutes les marchandises indiquées dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport ont été chargées sur le navire; ou

b) Si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises.

[3. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut réfuter cette présomption s'il prouve que le navire était l'objet, au moment du transport, d'un affrètement coque nue qui transfère la responsabilité contractuelle du transport des marchandises à un affréteur coque nue identifié. [Si le propriétaire inscrit réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu du présent article, l'affréteur coque nue au moment du transport est présumé être le transporteur de la même manière que le propriétaire inscrit était présumé être le transporteur.]]<sup>148</sup>

<sup>147</sup> Après avoir examiné les dispositions du projet de convention relatives au commerce électronique à sa quinzième session, le Groupe de travail a approuvé, en vue de la poursuite de son débat, ces modifications aux paragraphes 205 et 207 du document A/CN.9/576. La Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques (2001) définit une signature électronique comme suit: "données sous forme électronique contenues dans un message de données ou jointes ou logiquement associées audit message, pouvant être utilisées pour identifier le signataire dans le cadre du message de données et indiquer qu'il approuve l'information qui y est contenue". Ce terme n'apparaissant qu'une seule fois dans le projet de convention, sa définition ne semble pas nécessaire. La disposition mentionne toutefois les fonctions essentielles d'une signature électronique (identifier le signataire et indiquer que ce dernier approuve l'enregistrement). La seule différence avec la Loi type est que la disposition du projet de convention emploie le verbe "autoriser" au lieu d'"approuver".

<sup>148</sup> Comme indiqué dans la note 137 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, selon l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail, le paragraphe 3 mettait en évidence un problème sérieux qui devait être traité dans le projet de convention, mais la question exigeait une étude plus approfondie des autres moyens de régler ce problème et la disposition telle qu'elle était rédigée n'était pas encore satisfaisante. Le Groupe de travail a décidé de maintenir le paragraphe 3 entre crochets dans le projet de convention et de l'examiner d'une façon plus détaillée à une date ultérieure.

4. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit de l'expéditeur, le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport constitue, selon le cas, soit une présomption simple, soit une preuve péremptoire, en vertu de l'article 43 que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment où l'expéditeur les a remises au transporteur ou à une partie exécutante.

*Article 41. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat*

Le transporteur, s'il agit de bonne foi lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport, peut apporter des réserves aux informations mentionnées à l'article 38-1 a), 38-1 b) ou 38-1 c) dans les cas et de la manière décrits ci-dessous pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par le chargeur:

a) S'agissant de marchandises non conteneurisées:

i) si le transporteur peut montrer qu'il n'avait pas de moyen raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, il peut en faire état dans les données du contrat en indiquant les informations en question; ou

ii) si le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes;

b) S'agissant de marchandises qui sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, sauf si<sup>149</sup> le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a, d'une autre manière, effectivement connaissance du contenu du conteneur avant l'émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport, à condition toutefois que, dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes<sup>150</sup>, le transporteur peut inclure dans les données du contrat une réserve concernant:

<sup>149</sup> Comme indiqué dans la note 140 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le membre de phrase "sauf si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a, d'une autre manière, effectivement connaissance du contenu du conteneur avant l'émission du document de transport, à condition, toutefois, que dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes" a été placé dans le chapeau, alors qu'il se trouvait initialement à la fin de l'alinéa, pour bien montrer qu'il est censé s'appliquer à l'ensemble de l'alinéa.

<sup>150</sup> Comme indiqué dans la note 141 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, une autre suggestion, était d'inclure également dans l'alinéa b) une disposition semblable à l'alinéa a) ii) pour traiter du cas où le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur au sujet du contenu du conteneur sont inexactes. Le Groupe de travail voudra peut-être en outre prendre note des suggestions faites au paragraphe 37 du document A/CN.9/526, à savoir de faire obligation au transporteur qui décide d'assortir de réserves les informations données dans le document de transport d'en consigner les raisons, de traiter dans le projet de convention du cas où le transporteur accepte de ne pas assortir de réserves la description des marchandises, par exemple pour ne pas gêner l'émission d'un crédit documentaire, mais obtient

- i) les marques principales apposées sur les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur; ou
- ii) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité de marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur;
- c) S'agissant de marchandises remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, le transporteur peut apporter des réserves à toute mention du poids des marchandises ou du poids d'un conteneur et de son contenu en indiquant expressément qu'il n'a pas pesé le conteneur:
  - i) s'il peut montrer que ni lui ni une partie exécutante n'ont pesé le conteneur; et si le chargeur et le transporteur ne sont pas convenus avant l'expédition de peser le conteneur et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou
  - ii) s'il peut montrer qu'il n'y avait pas de moyen raisonnable de vérifier le poids du conteneur<sup>151</sup>.

*Article 42. Moyen raisonnable de vérification et bonne foi*

Aux fins de l'article 41:

- a) Un "moyen raisonnable de vérification" doit être non seulement matériellement praticable mais aussi commercialement raisonnable;
- b) Le transporteur agit de "bonne foi" en émettant un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport:
  - i) s'il ignore effectivement que l'une quelconque des indications essentielles figurant dans le document ou l'enregistrement est gravement fausse ou trompeuse; et
  - ii) lorsqu'il n'a pas intentionnellement omis de déterminer si une indication essentielle figurant dans le document ou l'enregistrement est fausse ou trompeuse parce qu'il pense que cette indication est susceptible d'être gravement fausse ou trompeuse;
- c) Il incombe à la partie alléguant que le transporteur n'a pas agi de bonne foi lorsqu'il a émis un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport de prouver ses allégations.

*Article 43. Présomption simple et preuve péremptoire*

Sauf disposition contraire de l'article 44, un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui atteste la réception des marchandises constitue:

---

une garantie du chargeur. On a aussi émis l'idée que si le transporteur, agissant de mauvaise foi, s'était abstenu de son plein gré de faire des réserves sur les informations dans les données du contrat, un tel comportement devrait être sanctionné et que le transporteur ne devrait pouvoir invoquer aucune limitation de responsabilité.

<sup>151</sup> Comme indiqué dans la note 142 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été suggéré d'ajouter un libellé approprié pour traiter du cas où il n'y avait pas de possibilité commercialement raisonnable de peser le conteneur. L'adverbe "commerciale" a cependant été jugé inutile compte tenu de la définition à l'article 42 a) et a été supprimé.

a) Une présomption simple de la réception par le transporteur des marchandises décrites dans les données du contrat; et

b) Une preuve péremptoire de la réception par le transporteur des marchandises décrites dans les données du contrat:

[i) si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été transféré à un tiers agissant de bonne foi; [ou

ii) variante A du sous-alinéa ii)<sup>152</sup>

si une personne agissant de bonne foi a payé un prix ou a de toute autre manière modifié sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat.]

ii) variante B du sous-alinéa ii)

si aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable concernant le transport n'a été émis et si le destinataire a acheté et payé les marchandises en se fiant à leur description figurant dans les données du contrat.]<sup>153</sup>

#### *Article 44. Force probante des réserves*

Si les données du contrat comprennent une réserve conforme aux prescriptions de l'article 41, le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport ne constitue pas une présomption simple ou une preuve péremptoire en vertu de l'article 43 dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises<sup>154</sup>.

---

<sup>152</sup> Cette variante se fonde sur le texte initial du projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>153</sup> Comme indiqué dans la note 145 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail a été qu'il fallait conserver l'alinéa b) ii) entre crochets et prier le secrétariat d'y apporter les modifications nécessaires en tenant dûment compte des points de vue qui avaient été exprimés et des suggestions qui avaient été faites dans les paragraphes 45 à 47 du document A/CN.9/526. La variante B a été proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 pour répondre à la remarque selon laquelle la variante A semblait introduire un usage nouveau des documents non négociables inconnu dans le droit européen.

<sup>154</sup> Comme indiqué dans la note 146 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail voudra peut-être examiner la variante du projet d'article 44 suggérée aux paragraphes 153 et 154 du document A/CN.9/WG.III/WP.21:

“Si les données du contrat comprennent une réserve, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une présomption absolue en vertu de l'article 43, dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises, lorsque celle-ci ‘produit des effets’ conformément au paragraphe 2.”

Il serait alors nécessaire d'ajouter une nouvelle disposition, éventuellement sous forme de paragraphe 2, qui pourrait être libellée comme suit: “Une réserve dans les données du contrat produit des effets aux fins du paragraphe 1 dans les circonstances suivantes:

- a) Pour les marchandises non conteneurisées, une réserve conforme aux prescriptions de l'article 41 produit des effets correspondant à son libellé;
- b) Pour des marchandises expédiées en conteneur fermé, une réserve conforme aux prescriptions de l'article 41 produit des effets correspondant à son libellé:
  - i) si le transporteur ou une partie exécutante livre le conteneur intact et non endommagé, hormis tout dommage au conteneur dépourvu de lien de causalité avec une

[Article 45. “Fret payé d’avance”<sup>155</sup>

Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport contiennent la mention “fret payé d’avance” ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont tenus de régler le fret. Le présent article ne s’applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.]

CHAPITRE 10. LIVRAISON AU DESTINATAIRE<sup>156</sup>*Article 46. Obligation de prendre livraison*

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire [qui exerce l’un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport]<sup>157</sup> doit prendre livraison des marchandises au moment et au lieu mentionnés à l’article 11-4. [Si le destinataire, manquant à cette obligation, laisse les marchandises sous la garde du transporteur ou de la partie exécutante, le transporteur ou la partie exécutante agit vis-à-vis des marchandises comme un mandataire du destinataire, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte d’un acte ou d’une omission du transporteur [ou de la partie exécutante]<sup>158</sup> commis soit dans l’intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit téméairement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.]<sup>159</sup>

perte ou un dommage quelconque subi par les marchandises; et

ii) s’il n’existe aucune preuve qu’après sa réception par le transporteur ou une partie exécutante, le conteneur a été ouvert avant la livraison, sauf si:

- 1) le conteneur a été ouvert à des fins d’inspection,
- 2) l’inspection a été réalisée en présence de témoins appropriés, et
- 3) le conteneur a été dûment refermé après l’inspection, et a été à nouveau scellé s’il avait été scellé avant l’inspection.”

<sup>155</sup> Ancien projet d’article 44-1 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 conservé, comme convenu (voir par. 162 à 164 du document A/CN.9/552), en tant que projet d’article 45.

<sup>156</sup> Texte du présent chapitre repris du document A/CN.9/WG.III/WP.32, auquel des améliorations et des modifications sont proposées.

<sup>157</sup> Comme indiqué dans la note 160 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a dit préférer que l’obligation de prendre livraison ne soit subordonnée à l’exercice d’aucun droit par le destinataire mais soit au contraire inconditionnelle.

<sup>158</sup> Comme indiqué dans la note 161 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour éliminer le risque que la responsabilité des parties exécutantes puisse être engagée du fait de l’acte ou de l’omission du transporteur sur le fondement de la deuxième phrase du projet d’article 46, on a suggéré d’ajouter les mots “ou de la partie exécutante” après les mots “d’un acte ou d’une omission du transporteur”.

<sup>159</sup> Comme indiqué dans la note 162 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été suggéré de fusionner les projets d’articles 46 et 51, 52 et 53 ou, afin de réduire la confusion causée par l’interaction entre les projets d’articles 46 et 51, 52 et 53, de supprimer la deuxième phrase de l’article 46, les articles 51, 52 et 53 demeurant des articles distincts. La seconde de ces solutions a été retenue et la dernière phrase a été placée entre crochets.

*Article 47. Obligation d'accuser réception*

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire doit accuser réception<sup>160</sup> des marchandises des mains du transporteur ou de la partie exécutante de la manière qui est coutumière au lieu de destination.

*Article 48. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis*

Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'a été émis, les alinéas suivants s'appliquent:

a) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas indiqués dans les données du contrat, la partie contrôlante doit les indiquer au transporteur, avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination<sup>161</sup>;

b) Variante A de l'alinéa b)<sup>162</sup>

Le transporteur doit livrer, au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4, les marchandises au destinataire sur production, par ce dernier, d'un document d'identification approprié<sup>163</sup>;

Variante B de l'alinéa b)

Le transporteur doit livrer au destinataire les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4. Pour obtenir livraison, le destinataire doit produire un document d'identification approprié.

Variante C de l'alinéa b)

Le transporteur doit livrer au destinataire les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4. Il peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire ne produit pas de document d'identification approprié.

c) Si le destinataire ne demande pas livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur doit en aviser la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur doit donner des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne

---

<sup>160</sup> Il a été jugé préférable de supprimer les mots "confirme la livraison" et de les remplacer par "doit accuser réception", car le destinataire pourrait confirmer ses propres actes mais non le fait que le transporteur s'est acquitté de son obligation.

<sup>161</sup> Comme indiqué dans la note 164 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la proposition faite au paragraphe 75 du document A/CN.9/526 concernant l'identité du destinataire a été incorporée dans le texte. Voir aussi *supra*, la note se rapportant au projet d'article 38-1 f).

<sup>162</sup> Comme indiqué dans la note 165 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, cette variante se fonde sur le texte initial du projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>163</sup> Comme indiqué dans la note 166 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la proposition faite au paragraphe 76 du document A/CN.9/526 de réviser l'alinéa b) de façon à indiquer que le transporteur avait le droit, mais non pas l'obligation, de refuser la livraison si aucun document d'identification approprié ne lui était présenté a été incorporé dans le texte de la variante B comme de la variante C.

mentionnée à l'article 34 est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa. Le transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur conformément au présent l'alinéa est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport<sup>164</sup>.

*Article 49. Livraison lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis*

Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis, les alinéas suivants s'appliquent:

a) i) sans préjudice de l'article 46, le porteur d'un document de transport négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur doit livrer les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 à ce porteur contre remise du document de transport négociable. Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'avoir tout effet ou validité.

ii) sans préjudice de l'article 46, le porteur d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur doit livrer les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 à ce porteur si celui-ci démontre conformément aux procédures mentionnées à l'article 6 qu'il est le porteur de l'enregistrement. Dès cette livraison, l'enregistrement cesse d'avoir tout effet ou validité<sup>165</sup>.

b) Si le porteur ne demande pas livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur doit en aviser la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier ou de trouver la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur doit donner au transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 34 est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa<sup>166</sup>.

<sup>164</sup> Comme indiqué dans la note 167 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été dit, lors de l'examen du projet d'article 49 b) et c), que les principes exprimés dans ces dispositions devraient également s'appliquer lorsque aucun instrument négociable n'avait été émis. Une disposition dans ce sens a été incorporée en tant qu'alinéa c).

<sup>165</sup> Comme indiqué dans la note 168 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, sous réserve de la mise en garde consignée au paragraphe 80 du document A/CN.9/526, selon laquelle le Groupe de travail devrait soigneusement examiner l'équilibre entre les différents droits et obligations des parties, et leurs conséquences, afin de parvenir à une solution bien pesée et réaliste, comme indiqué au paragraphe 81 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) généralement acceptables quant au fond.

<sup>166</sup> Comme indiqué dans la note 169 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la proposition au paragraphe 82 du document A/CN.9/526 selon laquelle le transporteur devrait être tenu d'accepter le document de transport négociable et, si le porteur du document ne demandait pas

c) [Nonobstant l'alinéa d),]<sup>167</sup> le transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur conformément à l'alinéa b) est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport au porteur<sup>168</sup>, indépendamment du fait de savoir si le document de transport négociable lui a été remis, ou si la personne demandant livraison en vertu d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport a démontré, conformément aux procédures visées à l'article 6, qu'elle est le porteur.

Variante A de l'alinéa d)<sup>169</sup>

d) [Sous réserve des dispositions de l'alinéa c),]<sup>170</sup> si le transporteur livre les marchandises au lieu de destination sans que le document de transport négociable lui soit remis ou sans que soit faite la démonstration visée à l'alinéa a) ii), une personne qui devient porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport n'acquiert des droits [opposables au transporteur]<sup>171</sup> en vertu du contrat de transport: i) que si la transmission du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises; ou ii) que si cette personne, au moment où elle est devenue porteur, n'a pas eu et n'a pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison. [Le présent alinéa ne s'applique pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c).]<sup>172</sup>

---

livraison des marchandises, d'en aviser la partie contrôlante semble être déjà traitée dans le texte de l'alinéa b).

<sup>167</sup> Comme indiqué dans la note 170 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été estimé qu'on ne voyait pas bien comment s'articulaient les alinéas c) et d), attendu que, dans cette dernière disposition, le porteur de bonne foi acquerrait une certaine protection juridique, alors que sa position juridique n'était pas claire. Un lien existe déjà entre ces alinéas c) et d), car l'alinéa c) commence par les mots "Nonobstant l'alinéa d)". D'autres solutions sont possibles, par exemple, faire commencer l'alinéa d) par les mots "Sous réserve des dispositions" ou ajouter à la fin de cet alinéa une phrase libellée comme suit: "Le présent alinéa ne s'applique pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c)." Ces diverses possibilités sont provisoirement placées entre crochets.

<sup>168</sup> Il est proposé de supprimer les crochets entourant les mots "au porteur", qui figuraient initialement dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21, et de conserver ces mots pour clarifier le texte.

<sup>169</sup> Texte tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, révisé comme indiqué.

<sup>170</sup> Voir *supra*, note 167.

<sup>171</sup> Comme indiqué dans la note 172 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la première préoccupation exprimée au paragraphe 88 du document A/CN.9/526 est qu'il faudrait énoncer plus clairement les droits du porteur en possession du document de transport négociable une fois la livraison effectuée. Une solution pourrait être d'indiquer à l'alinéa d) que les droits sont acquis contre le transporteur, indication qui a été incorporée dans la disposition. On pourrait aussi ajouter que ces droits découlent du non-respect, par le transporteur, de l'obligation qui lui incombe en vertu du projet d'article 13, mais ce n'est peut-être pas souhaitable. Par ailleurs, l'attention est appelée sur la nouvelle disposition, de portée bien plus étendue, suggérée *infra*, pour le projet d'article 61. La seconde préoccupation exprimée au paragraphe 88 du document A/CN.9/526, à savoir que le membre de phrase "n'a pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison" était imprécis n'a pas été traitée.

<sup>172</sup> Voir *supra*, note 167.

Variante B de l'alinéa d), qui comprend les alinéas d) et e)<sup>173</sup>

d) Si les marchandises sont livrées conformément à l'alinéa c), une personne qui devient le porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, autres que le droit de demander la livraison des marchandises, seulement lorsque le transfert du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises.

e) Nonobstant les alinéas c) et d), le porteur qui n'avait pas ou n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison au moment où il est devenu porteur acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans l'enregistrement électronique négociable concernant le transport.

*Article 50. Instructions insuffisantes*<sup>174</sup>

Si la partie contrôlante ou le chargeur ne donne pas au transporteur des instructions suffisantes conformément aux articles 48 et 49 ou si la partie contrôlante ou le chargeur ne peuvent être trouvés<sup>175</sup>, le transporteur est fondé, sans préjudice de toute autre voie de droit, dont il peut se prévaloir contre cette partie contrôlante ou ce chargeur, à exercer ses droits en vertu des articles 51, 52 et 53.

*Article 51. Marchandises non livrables*

1. Le transporteur est fondé à exercer les droits et moyens mentionnés au paragraphe 2 aux risques et à la charge<sup>176</sup> de la personne ayant droit aux marchandises si celles-ci sont parvenues au lieu de destination et:

a) Si le destinataire n'en a pas effectivement pris livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4 [et s'il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite concernant la garde des marchandises]<sup>177</sup>; ou

<sup>173</sup> Cette variante est une version améliorée des mêmes principes que ceux énoncés dans la variante A.

<sup>174</sup> Le texte gagnerait probablement en clarté si l'alinéa e) du projet d'article 49 faisait l'objet d'un article distinct numéroté article 50.

<sup>175</sup> Comme indiqué dans la note 174 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, cet ajout a été fait suite à la proposition, présentée au paragraphe 89 du document A/CN.9/526, d'aligner l'alinéa e) sur l'alinéa b). D'autres changements ont été apportés et les crochets supprimés afin de clarifier le texte.

<sup>176</sup> Comme indiqué dans la note 176 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a fait observer que, lorsque le transporteur exerçait ses droits en vertu du projet d'article 51, il pouvait en résulter des dépenses en plus de celles liées à la perte ou au dommage, et que la valeur des marchandises pourrait dans certains cas ne pas couvrir les dépenses encourues. L'ajout du membre de phrase "et à la charge" au paragraphe 1 devrait répondre à cette préoccupation.

<sup>177</sup> Comme indiqué dans la note 175 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on s'est déclaré préoccupé par le membre de phrase "il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie

- b) Si le transporteur n'est pas autorisé par la loi ou la réglementation applicable à les livrer au destinataire.
2. Les droits et moyens mentionnés au paragraphe 1 sont les suivants:
- a) Stocker les marchandises en tout lieu approprié;
- b) Déballer les marchandises si elles sont emballées dans des conteneurs, ou prendre vis-à-vis des marchandises les autres mesures que, de l'avis du transporteur, les circonstances peuvent raisonnablement exiger; ou
- c) Faire vendre les marchandises conformément aux pratiques ou aux prescriptions légales ou réglementaires du lieu où les marchandises sont alors situées.
3. Si les marchandises sont vendues comme prévu à l'alinéa c) du paragraphe 2, le transporteur doit conserver le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense supportée en rapport avec les marchandises et tout autre montant qui lui est dû.

*Article 52. Avis d'arrivée à destination*

Le transporteur n'est autorisé à exercer les droits visés à l'article 51 qu'après avoir avisé suffisamment à l'avance<sup>178</sup> de l'arrivée des marchandises au lieu de destination soit la personne éventuellement indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à aviser de cette arrivée, soit le destinataire, ou encore la partie contrôlante ou le chargeur.

*Article 53. Responsabilité du transporteur en cas de marchandises non livrables*

Dans l'exercice des droits visés à l'article 51-2, le transporteur ou une partie exécutante est responsable<sup>179</sup> de la perte ou du dommage subi par les marchandises, seulement si cette perte ou ce dommage résulte [d'un acte ou d'une omission de sa part commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement]<sup>180</sup>.

---

exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport", au motif qu'il était ambigu, car il pouvait être interprété comme concernant un contrat d'entreposage si un tel contrat "succédait au contrat de transport"; on a dit aussi que la notion d'"explicite ou implicite" était difficile à comprendre. Ce membre de phrase a donc été placé entre crochets pour être éventuellement supprimé.

<sup>178</sup> Comme indiqué dans la note 177 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on s'est demandé pourquoi seul un avis était nécessaire et pourquoi le transporteur n'avait pas à attendre une réponse ou une réaction de la personne avisée avant d'exercer ses droits. L'ajout du membre de phrase "suffisamment à l'avance" après le mot "avisé" devrait répondre à cette préoccupation.

<sup>179</sup> Comme indiqué dans la note 178 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on s'est déclaré préoccupé, au paragraphe 94 du document A/CN.9/526, par le fait que le libellé du projet d'article 53 pouvait être interprété comme laissant entendre que l'acte ou l'omission du transporteur pouvait entraîner la responsabilité de la partie exécutante. La suppression des mots "agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant" et l'ajout des mots "sont responsables seulement si" devraient répondre à cette préoccupation.

<sup>180</sup> Comme indiqué dans la note 179 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été proposé d'ajouter les mots "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du

CHAPITRE 11. DROIT DE CONTRÔLE<sup>181</sup>*Article 54. Définition du droit de contrôle*

Le droit de contrôle des marchandises [désigne] [est] le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article 11-1.]<sup>182</sup> Ce droit comprend uniquement:

- a) Le droit de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans que cela constitue une modification du contrat de transport<sup>183</sup>;
- b) Le droit d'exiger la livraison des marchandises [avant leur arrivée au lieu de destination] [dans un port intermédiaire ou lieu en cours de trajet]<sup>184</sup>; et
- c) Le droit de remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante<sup>185</sup>.

*[Article 55. Modification du contrat de transport*

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant exercer le droit de contrôle et peut convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport autre que les modifications visées à l'article 54 b) et c)<sup>186</sup>.

---

transporteur" et de supprimer, dans la version anglaise du texte, le mot "personal". Ces deux propositions ont été incorporées dans le texte.

<sup>181</sup> Texte initial de ce chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour lequel des améliorations, des variantes et des corrections sont proposées.

<sup>182</sup> Comme indiqué dans la note 181 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail pourrait déterminer s'il faudrait modifier quelque peu cette phrase et la déplacer à l'alinéa l) de l'article premier (définition du "droit de contrôle").

<sup>183</sup> Comme indiqué dans la note 182 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a exprimé la crainte, au paragraphe 102 du document A/CN.9/526, que le membre de phrase "de donner ou de modifier des instructions ... sans que cela constitue une modification du contrat de transport" puisse être considéré comme contradictoire. On a répondu qu'il faudrait faire une distinction claire, quant au fond, entre ce qu'on considérerait comme une modification mineure ou "normale" des instructions concernant les marchandises et une modification plus fondamentale du contrat de transport. Il est proposé de déplacer l'alinéa d) pour l'insérer dans le projet d'article 55 afin de répondre à ces préoccupations.

<sup>184</sup> La variante proposée entre crochets vise à bien montrer que la livraison avant l'arrivée à destination ne doit pas s'entendre comme un changement de destination mais seulement comme une livraison à un lieu sur le trajet.

<sup>185</sup> Comme indiqué dans la note 180 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été proposé, au paragraphe 103 du document A/CN.9/526, de supprimer l'alinéa d) pour préserver le caractère unilatéral de toute instruction qui pourrait être donnée au transporteur par la partie contrôlante, par opposition à toute modification des clauses du contrat de transport, qui exigerait l'accord mutuel des parties au contrat. On a répondu que cette disposition était utile pour définir le droit de contrôle puisqu'elle indiquait clairement que la partie contrôlante devait être considérée comme l'interlocuteur du transporteur pendant le voyage. Pour répondre à ces préoccupations et éviter toute confusion entre le droit de contrôle et le droit de convenir avec le transporteur de modifications au contrat de transport, il est suggéré de placer l'alinéa d) dans le projet d'article 55. Il est à noter également que la première phrase du chapeau devra être remaniée si l'on incorpore dans l'alinéa l) de l'article premier une définition fondée sur cette phrase.

<sup>186</sup> Le paragraphe 1 reprend l'ancien alinéa d) de l'article 54 en mettant l'accent sur l'exclusivité de la position de la partie contrôlante.

2. Toute modification du contrat de transport, y compris les modifications visées à l'article 54 b) et c), lorsqu'elle prend effet, doit être portée sur le document de transport [négociable] ou incorporée dans l'enregistrement électronique [négociable] concernant le transport et être paraphée ou signée conformément à l'article 39.]<sup>187</sup>

*Article 56. Règles applicables en fonction du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport émis*

1. Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis, les règles suivantes s'appliquent:

a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que le chargeur [et le destinataire conviennent qu'une autre personne est la partie contrôlante et que le chargeur en avise le transporteur. Le chargeur et le destinataire peuvent convenir que le destinataire est la partie contrôlante] [désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante]<sup>188</sup>;

b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne, après quoi l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. L'auteur [ou le bénéficiaire] [ou, si la loi applicable le permet, le bénéficiaire]<sup>189</sup> du transfert doit aviser le transporteur de ce transfert;

c) Lorsque la partie contrôlante exerce le droit de contrôle conformément à l'article 54, elle doit produire un document d'identification approprié;

[d) Le droit de contrôle [prend fin] [est transféré au destinataire] lorsque les marchandises sont arrivées à destination et que le destinataire en a demandé la livraison.]<sup>190</sup>

<sup>187</sup> Le paragraphe 2 est jugé souhaitable pour faire en sorte que les modifications du contrat de transport soient signées ou, du moins, paraphées, conformément à la pratique actuelle. Si le Groupe de travail accepte cette proposition, il est suggéré de renvoyer à l'exigence de signature énoncée au projet d'article 39. Les paragraphes 2 d) et 3 c) du projet d'article 56 ont été supprimés compte tenu du paragraphe 2 proposé.

<sup>188</sup> Comme indiqué dans la note 184 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a demandé, au paragraphe 105 du document A/CN.9/526, pourquoi l'accord du destinataire était nécessaire pour désigner une partie contrôlante autre que le chargeur, alors que le destinataire n'était pas partie au contrat de transport. Il a aussi été fait observer que si le contrat prévoyait que le chargeur était la partie contrôlante, l'alinéa b) du paragraphe 1 lui conférerait le pouvoir de transférer unilatéralement son droit de contrôle à une autre personne. Pour répondre à ces préoccupations, on a placé entre crochets les mots qui viennent après "à moins que le chargeur" en vue de leur éventuelle suppression et on a ajouté, à leur place et entre crochets, le membre de phrase "désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante".

<sup>189</sup> Comme indiqué dans la note 185 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a exprimé la crainte, au paragraphe 107 du document A/CN.9/526, que, dans certains pays, le transfert du droit de contrôle ne puisse s'effectuer par simple notification donnée au transporteur par le bénéficiaire du transfert. Pour répondre à cette préoccupation, on pourrait éliminer les mots "ou le bénéficiaire" du paragraphe 1 b). Ces mots sont placés entre crochets. Une variante allant dans le sens du texte approuvé au projet d'article 63 a été insérée à leur suite pour la poursuite des débats.

<sup>190</sup> Comme indiqué dans la note 186 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la partie contrôlante conserve le contrôle des marchandises jusqu'à leur livraison finale. Toutefois, le projet

2. Lorsqu'un document de transport négociable est émis, les règles suivantes s'appliquent:

a) Le porteur ou, lorsque plusieurs originaux du document de transport négociable sont émis, le porteur de tous les originaux est la seule partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transmettant le document de transport négociable à une autre personne conformément à l'article 61, après quoi l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux doivent être transmis pour que le droit de contrôle soit transféré;

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur doit présenter le document de transport négociable au transporteur si celui-ci le demande. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux [à l'exception de ceux que le transporteur détient déjà au nom de la personne qui cherche à exercer un droit de contrôle] doivent être présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé<sup>191</sup>.

3. Lorsqu'un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis:

a) Le porteur est la seule partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant l'enregistrement électronique négociable concernant le transport conformément aux procédures visées à l'article 6, après quoi l'auteur du transfert perd son droit de contrôle;

b) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur, si le transporteur le demande, doit démontrer, conformément aux procédures visées à l'article 6, qu'il est le porteur.

---

d'article 56 ne dit rien du moment jusqu'auquel le droit de contrôle peut être exercé dans le cas où un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable a été émis. On pense qu'une disposition pourrait être incorporée pour tenir compte de cette observation. Le paragraphe 1 d) a donc été ajouté. Il est à noter toutefois que, comme indiqué également au paragraphe 106 du document A/CN.9/526, la crainte a été exprimée que l'instruction fréquemment donnée par le chargeur au transporteur, à savoir celle de ne pas livrer les marchandises avant qu'il n'ait reçu du chargeur confirmation du règlement des marchandises, puisse devenir inexécutable. Par ailleurs, comme l'article 54 dispose que le droit de contrôle est le droit de donner au transporteur des instructions pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article 11, il est peut-être inutile de préciser à quel moment le droit de contrôle prend fin.

<sup>191</sup> Comme indiqué dans la note 188 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 2 c) ne traitait pas de façon suffisante les conséquences de la situation où le porteur ne présentait pas tous les exemplaires du document négociable au transporteur et qu'en pareil cas, le transporteur devrait être libre de refuser d'exécuter les instructions données par la partie contrôlante. Le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que si tous les exemplaires du connaissement n'avaient pas été présentés par la partie contrôlante, le droit de contrôle ne pouvait pas être exercé et qu'il faudrait prévoir une exception à la règle selon laquelle la partie contrôlante devait présenter tous les exemplaires du connaissement pour les cas où le transporteur détenait déjà un exemplaire du connaissement. Pour répondre à ces préoccupations, il est suggéré que les membres de phrase indiqués soient ajoutés au paragraphe 2 c).

4. Nonobstant l'article 63<sup>192</sup>, une personne autre que le chargeur ou la personne visée à l'article 34, qui a transféré le droit de contrôle sans avoir exercé ce droit est, lors de ce transfert, libérée des obligations imposées à la partie contrôlante par le contrat de transport ou par la présente Convention.

*Article 57. Exécution de l'instruction par le transporteur*

1. Variante A du paragraphe 1, comprenant aussi le paragraphe 1bis<sup>193</sup>

Sous réserve des paragraphes 1 *bis*, 2 et 3, le transporteur doit exécuter toute instruction mentionnée à l'article 54<sup>194</sup> si elle:

- a) Peut raisonnablement être exécutée selon ses termes au moment où elle parvient à la personne qui doit l'exécuter;
- b) Ne gênera pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante; et
- c) N'entraînera pas de dépense additionnelle, de perte ou de dommage pour le transporteur, la partie exécutante ou toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage.

*1bis.* S'il y a des raisons de penser qu'une ou plusieurs des conditions mentionnées aux alinéas a), b) et c) ne sont pas satisfaites, le transporteur n'est nullement obligé d'exécuter l'instruction<sup>195</sup>.

Variante B du paragraphe 1

Sous réserve des paragraphes 2 et 3, le transporteur doit exécuter les instructions mentionnées à l'article 54<sup>196</sup> si:

- a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;
- b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et

---

<sup>192</sup> Le texte du document A/CN.9/WG.III/WP.32 renvoyait précédemment au projet d'article 62, qui a été supprimé en faveur du projet d'article 61 *bis* renuméroté projet d'article 63.

<sup>193</sup> La variante A se fonde sur le texte initial du projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21. Comme indiqué dans la note 192 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail est convenu d'une manière générale que le paragraphe 1 devrait être remanié pour tenir compte des vues et des suggestions dans les paragraphes 114 à 116 et que ce remaniement devrait traiter d'abord des circonstances dans lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de cette disposition, comprenant le cas échéant des variantes, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure. Une variante B a donc été proposée.

<sup>194</sup> Le renvoi aux alinéas "a), b) ou c)" a été supprimé suite à la proposition d'insérer l'alinéa d) de l'article 54 dans le projet d'article 55.

<sup>195</sup> Le paragraphe 1 *bis* a été construit à partir de la dernière phrase de la variante A purement pour des raisons de forme et non pour apporter un changement quant au fond.

<sup>196</sup> Voir *supra*, note 194.

c) les instructions ne gêneront pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante<sup>197</sup>.

2. Dans tous les cas, la partie contrôlante doit rembourser<sup>198</sup> au transporteur, aux parties exécutantes et à toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage en mer ou autre toute dépense additionnelle qu'ils pourraient supporter et doit les indemniser de toute perte ou tout dommage qu'ils pourraient subir du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article<sup>199</sup>.

3. À la demande du transporteur, la partie contrôlante doit fournir une garantie<sup>200</sup> correspondant au montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du dommage auxquels il est raisonnable de s'attendre. [Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie s'il:

a) A des raisons de s'attendre que l'exécution d'une instruction en vertu du présent article entraînera une dépense additionnelle, une perte ou un dommage; et

b) Est néanmoins disposé à exécuter cette instruction.];

4. Le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises du fait qu'il n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante en violation de l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1<sup>201</sup>.

<sup>197</sup> La variante B a été proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 pour répondre aux préoccupations exprimées dans la note 193 de ce document. Pour éviter une contradiction entre l'alinéa c) du paragraphe 1 et l'alinéa b) du projet d'article 54 concernant le droit de contrôle et les "dépenses additionnelles" qui pourraient résulter de l'instruction, il a été proposé soit que le transporteur ne soit pas obligé d'exécuter l'instruction reçue conformément à cet alinéa, soit que l'alinéa c) du paragraphe 1 limite l'obligation du transporteur d'exécuter cette instruction aux cas dans lesquels celle-ci n'entraînerait pas de dépenses additionnelles "importantes". Par ailleurs, comme indiqué au paragraphe 115 du document A/CN.9/526, un large appui a été exprimé, au sein du Groupe de travail, en faveur de la suppression de l'alinéa c) du paragraphe 1. Compte tenu de ces suggestions, le libellé du paragraphe 1 pourrait être remanié comme indiqué et le droit conféré au transporteur par le paragraphe 3 pourrait être renforcé, comme indiqué *infra*, dans la note 200. En outre, l'alinéa c) du paragraphe 1 a été supprimé.

<sup>198</sup> Comme indiqué dans la note 194 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la notion d'"indemnisation" laissait penser à tort que la partie contrôlante pouvait encourir une responsabilité et il a été suggéré de la remplacer par celle de "rémunération", qui cadrerait davantage avec l'exercice légitime de son droit de contrôle par la partie contrôlante.

<sup>199</sup> Comme indiqué dans la note 195 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, les modifications apportées au paragraphe 2 tiennent compte de la proposition, formulée au paragraphe 117 du document A/CN.9/526, selon laquelle cette disposition révisée devrait traiter d'abord des circonstances dans lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions.

<sup>200</sup> Comme indiqué dans la note 196 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, bien que, comme noté au paragraphe 119 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail ait estimé "acceptable d'une manière générale" le paragraphe 3, les changements indiqués ont été apportés compte tenu des observations relatives au projet d'article 57-1. Voir *supra*, note 197.

<sup>201</sup> Comme indiqué dans la note 197 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, une question a été posée au sujet de la nature de l'obligation incombant au transporteur dans le projet d'article 57 et l'on s'est demandé s'il s'agissait d'une obligation de résultat ou d'une obligation – moins stricte – de moyens, le transporteur faisant alors de son mieux pour exécuter les instructions reçues de la partie contrôlante. On a exprimé l'opinion qu'une obligation de résultat – plus stricte – serait

*Article 58. Marchandises réputées livrées*

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément à l'article 54 b) sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 10 relatives à cette livraison leur sont applicables.

*Article 59. Obligation de fournir des informations, instructions ou documents au transporteur*

Si, pendant la période où les marchandises sont sous sa garde, le transporteur ou une partie exécutante a raisonnablement besoin d'informations, d'instructions ou de documents en sus de ceux visés à l'article 30 a), la partie contrôlante, à la demande de l'un ou l'autre, doit fournir ces informations<sup>202</sup>. Si le transporteur, après un effort raisonnable, n'est pas en mesure d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents suffisants, le chargeur ou la personne visée à l'article 34 doit le faire.

*Article 60. Dérogation conventionnelle*

Les articles 54 b) et c) et 57 sont susceptibles de dérogation par convention entre les parties. Les parties peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'article 56-1 b). Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis, toute convention mentionnée au présent article doit être indiquée ou incorporée<sup>203</sup> dans les données du contrat.

---

préférable. Toutefois, le transporteur ne devrait pas assumer les conséquences de l'inexécution de son obligation de résultat s'il pouvait apporter la preuve qu'il avait déployé des efforts raisonnables pour s'acquitter de cette obligation ou que, compte tenu des circonstances, il aurait été déraisonnable de s'en acquitter. En ce qui concerne les conséquences de l'inexécution de l'obligation de résultat, il a été estimé que le projet de convention devrait être plus précis, par exemple en indiquant le type de responsabilité encourue par le transporteur et les conséquences de cette inexécution sur l'exécution ultérieure du contrat. Pour donner suite à ces observations, on a ajouté un nouveau paragraphe 4. S'agissant des conséquences de l'inexécution des instructions, lorsque évidemment elles auraient dû être exécutées, on part du principe que l'intention implicite était de prévoir que le transporteur serait tenu de dommages-intérêts. Si le Groupe de travail décide d'inclure une disposition à cet effet, il pourrait également déterminer s'il faudrait limiter cette responsabilité.

<sup>202</sup> Comme indiqué dans la note 199 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la suggestion de mentionner, outre le transporteur, la partie exécutante a été appuyée d'une manière générale. Compte tenu également de la recommandation formulée au paragraphe 123 du document A/CN.9/526, des modifications ont été apportées afin que le projet d'article 59 soit plus clair.

<sup>203</sup> Comme indiqué dans la note 200 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, l'idée selon laquelle le projet d'article 60 révisé ne devait pas s'interpréter comme limitant d'une quelconque façon la liberté des parties de déroger aux dispositions du chapitre 11 a été largement appuyée par le Groupe de travail. De plus, il semble sous-entendu que la dernière phrase de ce projet d'article devrait s'appliquer uniquement si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis. Ceci a donc été indiqué dans le texte révisé, dans lequel les conventions incorporées par référence ont également été mentionnées, comme proposé.

CHAPITRE 12. TRANSFERT DE DROITS<sup>204</sup>*Article 61. Cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis*

1. Si un document de transport négociable est émis, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne,
  - a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou
  - b) Sans endossement, s'il s'agit d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou
  - c) Sans endossement, s'il s'agit d'un document établi à l'ordre d'une personne désignée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne désignée<sup>205</sup>.
2. Si un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis, son porteur peut transférer les droits incorporés dans cet enregistrement, que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une personne désignée, en le transférant conformément aux procédures visées à l'article 6<sup>206</sup>.

*Article 62. Responsabilité du porteur*

1. Sans préjudice de l'article 59, un porteur qui n'est pas le chargeur et qui n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat uniquement du fait qu'il est porteur.
2. Un porteur qui n'est pas le chargeur et qui exerce un droit quelconque en vertu du contrat de transport assume [les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où ces responsabilités sont incorporées ou déterminables dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable concernant le transport] [les responsabilités qui incombent à la partie contrôlante en vertu du chapitre 11 et celles qui incombent au chargeur pour le paiement du fret, du faux fret, des surestaries et des contrestaries dans la mesure où ces responsabilités sont incorporées dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable concernant le transport.]<sup>207</sup>

<sup>204</sup> Texte initial du présent chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour lequel des améliorations et des corrections sont proposées.

<sup>205</sup> Comme indiqué dans la note 201 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail s'est largement prononcé en faveur du maintien du texte du projet d'article 61-1 dans sa rédaction actuelle, afin de promouvoir l'harmonisation et de prendre en compte les enregistrements électroniques négociables concernant le transport. La préoccupation exprimée au paragraphe 132 du document A/CN.9/526 en ce qui concerne les documents négociables nominatifs dans certains droits nationaux a été notée.

<sup>206</sup> Comme indiqué dans la note 202 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a examiné le paragraphe 2 à sa quinzième session en même temps que les autres dispositions du projet de convention relatives aux enregistrements électroniques concernant le transport.

<sup>207</sup> Comme indiqué dans la note 204 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée du paragraphe 2 en tenant dûment compte des opinions exprimées. Or, les vues présentées aux paragraphes 137 à 139 du document A/CN.9/526 n'étaient pas conciliables. Ceux qui étaient favorables à une modification du texte

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 [et de l'article 46]<sup>208</sup>, un porteur qui n'est pas le chargeur n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport au seul motif que:

a) En vertu de l'article 7, il convient avec le transporteur de remplacer un document de transport négociable par un enregistrement électronique négociable concernant le transport ou de remplacer un enregistrement électronique négociable concernant le transport par un document de transport négociable, ou

b) En vertu de l'article 61, il transfère ses droits.

*Article 63.<sup>209</sup> Cas où aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis*

Si aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis, les alinéas suivants s'appliquent au transfert de droits en vertu d'un contrat de transport:

a) Le transfert est soumis à la loi qui régit le contrat concernant le transfert ou, si les droits sont transférés autrement que par contrat, à la loi qui régit le transfert;

b) La transférabilité des droits censés être transférés est régie par la loi applicable au contrat de transport; et

c) Quelle que soit la loi applicable conformément aux alinéas a) et b) du paragraphe 1,

i) un transfert qui est normalement autorisé par la loi applicable peut s'effectuer par des moyens électroniques,

ii) un transfert doit être notifié au transporteur par son auteur ou, si une autre loi applicable l'autorise, par son bénéficiaire<sup>210</sup>, et

---

ont demandé que ce dernier précise les responsabilités que le porteur exerçant un droit quelconque au titre du contrat de transport assumerait en vertu dudit contrat et on a essayé de modifier le texte. À cet égard, il faudrait peut-être envisager un type particulier de responsabilité, à savoir la responsabilité en cas de perte ou de préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises (à l'exclusion, en tout état de cause, de la responsabilité pour manquement aux obligations qui incombent au chargeur en vertu du projet d'article 28).

<sup>208</sup> L'insertion des mots entre crochets dépendra de la décision du Groupe de travail concernant le maintien ou non du texte entre crochets au projet d'article 46.

<sup>209</sup> Le projet d'article 63, précédemment 61 *bis*, a remplacé les projets d'articles 61 et 62 qui figuraient dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, comme le Groupe de travail en a décidé au paragraphe 213 du document A/CN.9/576, après avoir examiné les aspects de l'article 63 liés au commerce électronique, comme indiqué au paragraphe 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, et après avoir étudié la possibilité de remplacer les projets d'articles 61 et 62 par le projet d'article 63 aux paragraphes 212 et 213 du document A/CN.9/576.

<sup>210</sup> Comme indiqué dans la note 57 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, si la notification du transfert par l'auteur du transfert est une règle courante, certains pays exigent qu'elle soit faite par le bénéficiaire du transfert. Aussi a-t-il été proposé de remplacer le membre de phrase "soit par son auteur soit par le bénéficiaire du transfert" par le membre de phrase "par son auteur ou, si une autre loi applicable l'autorise, par son bénéficiaire", de manière à imposer la charge de la notification à l'auteur du transfert, tout en conservant la possibilité d'une notification par le bénéficiaire, lorsque cela est autorisé.

iii) si un transfert inclut des responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire du transfert assument solidairement ces responsabilités.

## CHAPITRE 13. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

### *Article 64. Fondement de la limitation de la responsabilité*<sup>211</sup>

1. Sous réserve des articles 65 et 66-1, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention<sup>212</sup> est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'expédition et figurent dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

#### Variante A du paragraphe 2<sup>213</sup>

[1. Nonobstant le paragraphe 1, lorsque a) le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées [ou si le retard de livraison a été causé]<sup>214</sup> pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi et b) des dispositions d'une convention internationale [ou de la législation nationale] seraient applicables conformément à l'article 27 si la perte, le dommage [ou le retard] étaient survenus pendant le transport qui a précédé ou suivi le transport par mer, la responsabilité du transporteur pour cette perte, ce dommage [ou ce retard] est limitée conformément aux dispositions sur la limitation prévues dans une convention internationale [ou la législation nationale]<sup>215</sup> qui aurait été applicable si le lieu du dommage avait été établi ou conformément aux dispositions sur la limitation de la présente Convention, la limite de responsabilité la plus élevée étant retenue.]

#### Variante B du paragraphe 2<sup>216</sup>

[1. Nonobstant le paragraphe 1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées [ou si le retard

<sup>211</sup> Les paragraphes 1, 2 (ici variante B) et 3 sont tirés du paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, avec des modifications. La variante A du paragraphe 2 est une nouvelle proposition.

<sup>212</sup> Cet ajout rend apparemment inutile la référence à la perte ou au dommage “[lié aux marchandises]”.

<sup>213</sup> La variante A vise à clarifier le texte de la variante B, qui figurait au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, et non à modifier l'approche suggérée.

<sup>214</sup> Voir *infra*, note 217.

<sup>215</sup> Texte mis entre crochets pour faire pendant au texte de l'article 27-1, sous réserve de la décision du Groupe de travail.

<sup>216</sup> Cette variante correspond au texte qui figurait au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

de livraison a été causé]<sup>217</sup> pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales [et nationales]<sup>218</sup> régissant les différentes parties du transport s'applique.]

γ. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises<sup>219</sup>, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport sont considérés comme plusieurs colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport sont considérées comme une seule unité de chargement.

4. L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État<sup>220</sup>.

<sup>217</sup> Comme indiqué dans la note 16 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte du paragraphe 2 a été conservé entre crochets, et une référence au retard de livraison a été introduite entre crochets en vue de la poursuite du débat.

<sup>218</sup> Voir *supra*, note 215.

<sup>219</sup> Comme indiqué dans la note 17 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudrait peut-être examiner plus avant la définition du terme "conteneur" au projet d'article premier afin qu'elle englobe les palettes. Les ajouts proposés reflètent l'article IV.5 des Règles de La Haye-Visby et l'article 6-2 des Règles de Hambourg.

<sup>220</sup> Le texte du paragraphe 4 est pour l'essentiel identique au paragraphe 1 du texte à caractère non impératif adopté par la CNUDCI à sa quinzième session (A/37/17, par. 53 à 55 et 63, et annexe I, reproduit dans l'Annuaire de la CNUDCI, vol. XIII, 1982, p. 12) pour la clause relative à l'unité de compte en vue de l'élaboration future de conventions internationales comportant des clauses sur la limitation de la responsabilité. Le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager la possibilité d'ajouter le paragraphe suivant, qui correspond au paragraphe 2 du texte adopté en 1982 par la Commission:

"5. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 4 doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte au présent article. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul".

*Article 65. Responsabilité pour le préjudice causé par le retard*<sup>221</sup>Variante A<sup>222</sup>

Sous réserve de l'article 66-2, le montant de la réparation en cas de perte physique ou d'endommagement des marchandises résultant d'un retard doit être calculé conformément à l'article 23 et [, sauf convention contraire,] la responsabilité<sup>223</sup> pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à [une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et de l'article 64-1 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément à l'article 64-1 pour la perte totale des marchandises concernées.

Variante B<sup>224</sup>

Sous réserve de l'article 66-2 et sauf convention contraire,<sup>225</sup> si un retard de livraison cause un préjudice [indirect]<sup>226</sup> qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées et n'est donc pas couvert par l'article 23, la responsabilité<sup>227</sup> pour ce préjudice est limitée à un montant équivalent à [une fois]<sup>228</sup> le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et de l'article 64-1 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément à l'article 64-1 pour la perte totale des marchandises concernées.

*Article 66. Déchéance du droit de limiter sa responsabilité*<sup>229</sup>

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 19 ne peuvent limiter leur responsabilité comme prévu aux articles 26-4 et 64<sup>230</sup>, [ni conformément au contrat de transport]<sup>231</sup> si le demandeur prouve que <sup>232</sup> la perte ou

<sup>221</sup> L'ancien projet d'article 16-2, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, a été déplacé pour former ici un article distinct dans le chapitre 13.

<sup>222</sup> La variante A se fonde sur un texte proposé pour la première phrase du paragraphe 2 dans la note 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Les changements ont pour seul but de clarifier le libellé en ce qui concerne les dommages indirects, comme suggéré au paragraphe 25 du document A/CN.9/552.

<sup>223</sup> Le mot "responsabilité" est proposé pour que le texte soit cohérent avec le nouveau chapitre créé sur la "limitation de la responsabilité".

<sup>224</sup> La variante B est une version légèrement modifiée du texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, comme indiqué au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, et comme convenu aux paragraphes 20, 22, 24, 28 et 31 du document A/CN.9/552.

<sup>225</sup> Comme indiqué dans la note 10 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la formule "sauf convention contraire" a été ajoutée au début du paragraphe 2, mais il faudrait réexaminer la question dans le contexte du projet d'article 66 et du chapitre 20.

<sup>226</sup> Comme indiqué dans la note 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il a été proposé de clarifier le libellé concernant les dommages indirects.

<sup>227</sup> Voir *supra*, note 223.

<sup>228</sup> Comme indiqué dans la note 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte "[une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard" a été ajouté au paragraphe 2 en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure.

<sup>229</sup> Modifications au texte figurant au paragraphe 8 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>230</sup> Comme indiqué dans la note 34 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudra peut-être étudier plus avant la proposition d'ajouter un renvoi à l'article 23 dans le contexte du chapitre 20.

<sup>231</sup> Comme indiqué dans la note 35 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a maintenu entre crochets les mots "[ni conformément au contrat de transport]" en attendant les discussions sur le

le dommage subi par les marchandises ou le non-respect des obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention<sup>233</sup> résulte d'un acte ou d'une omission que la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit téméairement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 19 ne peuvent limiter leur responsabilité comme prévu à l'article 65, si le demandeur prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission que la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit téméairement en sachant que ce préjudice en résulterait probablement<sup>234</sup>.

## CHAPITRE 14. DROITS D'ACTION<sup>235</sup>

### *Article 67. Parties*

#### Variante A<sup>236</sup>

1. Sans préjudice des articles 68 et 68 b), les droits découlant du contrat de transport ne peuvent être opposés au transporteur ou à une partie exécutante que par:

a) Le chargeur, dans la mesure où il a subi une perte ou un dommage en conséquence d'une violation du contrat de transport;

b) Le destinataire, dans la mesure où il a subi une perte ou un dommage en conséquence d'une violation du contrat de transport; ou

c) Toute personne à laquelle le chargeur ou le destinataire a transféré ses droits ou qui a acquis des droits au titre du contrat de transport par subrogation en vertu de la législation nationale applicable, tel un assureur, dans la mesure où la personne dont elle a acquis les droits par transfert ou subrogation a subi une perte ou un dommage en conséquence d'une violation du contrat de transport.

2. En cas de transmission de droits d'action par transfert ou subrogation conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1, le transporteur et la partie exécutante peuvent opposer à ce tiers toutes les exonérations et limites de

---

chapitre 20.

<sup>232</sup> La référence au retard a été supprimée suite à l'ajout du paragraphe 2 à l'article 66.

<sup>233</sup> Cet ajout semble avoir rendu inutile la formule "ou lié aux marchandises".

<sup>234</sup> Il est proposé que la déchéance du droit de limiter sa responsabilité pour le préjudice causé par un retard soit traitée séparément du paragraphe 1. Le paragraphe 2 a été ajouté à cette fin.

<sup>235</sup> Texte initial du chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour lequel des améliorations et des corrections sont proposées.

<sup>236</sup> La variante A se fonde sur le texte initial du projet de convention, qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21. Les modifications apportées au texte initial, en particulier la fusion des alinéas c) et d) et le déplacement de la dernière phrase de l'article pour en faire un paragraphe distinct (numéroté 2) ne changent en rien le fond et sont uniquement des corrections de forme pour éviter toute ambiguïté éventuelle dans le texte initial.

responsabilité dont ils peuvent se prévaloir en vertu du contrat de transport et de la présente Convention<sup>237</sup>.

#### Variante B

Tout droit découlant d'un contrat de transport ou attaché à celui-ci peut être opposé par toute personne ayant un intérêt légitime dans l'exécution d'une obligation quelconque découlant de ce contrat ou attachée à celui-ci, lorsqu'elle a subi une perte ou un dommage<sup>238</sup>.

#### *Article 68. Cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis*

Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis:

a) Le porteur peut opposer des droits en vertu du contrat de transport au transporteur ou à une partie exécutante, qu'il ait ou non lui-même subi une perte ou un dommage; et<sup>239</sup>

b) Lorsque le demandeur n'est pas le porteur, il doit, outre prouver qu'il a subi une perte ou un dommage résultant d'une violation du contrat de transport, prouver que le porteur n'a pas subi la perte ou le dommage faisant l'objet de la demande<sup>240</sup>.

---

<sup>237</sup> Comme indiqué dans la note 210 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, bien que l'idée de supprimer le projet d'article 67 ait été largement appuyée, le Groupe de travail a décidé de ne pas se prononcer sur cette disposition avant d'avoir achevé la lecture des projets d'articles et examiné de façon plus approfondie le champ d'application du projet de convention.

<sup>238</sup> Comme indiqué dans la note 211 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le secrétariat a été prié d'établir une variante de cet article consistant en une déclaration générale reconnaissant le droit de toute personne ayant un intérêt légitime dans le contrat de transport d'exercer un droit d'action si elle a subi une perte ou un dommage. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si la variante B proposée traite de manière adéquate la situation du transitaire.

<sup>239</sup> Comme indiqué dans la note 212 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, bien qu'aucune demande n'ait apparemment été adressée au secrétariat en ce qui concerne le projet d'article 68, d'un point de vue rédactionnel, le libellé pourrait être amélioré comme proposé ici. Il n'est pas certain d'ailleurs que les mots "qu'il ait ou non lui-même subi une perte ou un dommage" soient nécessaires. En fait, si le droit du porteur est reconnu, que celui-ci ait ou non subi une perte ou un dommage, la relation entre ce porteur et la personne ayant subi la perte ou le dommage reste en dehors du champ d'application du projet de convention.

<sup>240</sup> Le fait de déplacer l'ancien projet d'article 65 pour en faire le nouvel alinéa b) du projet d'article 68 constitue semble-t-il une amélioration de forme permettant de réunir ces dispositions en un seul et même article.

CHAPITRE 15. DÉLAI POUR AGIR<sup>241</sup>*Article 69. Prescription des actions*Variante A<sup>242</sup>

Le transporteur est déchargé de toute responsabilité prévue dans la présente Convention<sup>243</sup> si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an. Le chargeur est déchargé de toute responsabilité prévue au chapitre 8 de la présente Convention si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an<sup>244</sup>.

Variante B

[Tous les droits] [Toutes les actions] en vertu de la présente Convention sont [éteints] [prescrites] si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an.

*Article 70. Point de départ du délai de prescription*

Le délai visé à l'article 69 court à partir du jour où le transporteur a achevé la livraison des marchandises concernées conformément à l'article 11-4 ou 11-5 ou, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du [dernier] jour où elles auraient dû l'être. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans le délai<sup>245</sup>.

<sup>241</sup> Texte initial du chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour lequel des améliorations et des corrections sont proposées.

<sup>242</sup> La variante A repose sur le texte initial du projet de convention qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>243</sup> Proposition pour aligner la disposition sur le projet d'article 64.

<sup>244</sup> Comme indiqué dans la note 215 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat de placer le mot "un" entre crochets et d'établir une version révisée du projet d'article 69, qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

On a demandé, au paragraphe 166 du document A/CN.9/526, pourquoi l'article parlait de la responsabilité du chargeur prévue uniquement au chapitre 8 du projet de convention et non pas aussi de sa responsabilité au titre d'autres chapitres, comme le chapitre 9, à présent supprimé. Il a également été déclaré que toutes les personnes susceptibles de devoir assumer une responsabilité en vertu du contrat de transport devraient être incluses dans le projet d'article 69. L'idée pourrait être que, si le projet de convention ne régit pas toutes les responsabilités découlant du contrat de transport, par exemple la responsabilité du transporteur pour ne pas avoir chargé les marchandises, il serait peut-être bon que le chapitre 15 s'applique à toutes les responsabilités régies par le projet.

La suggestion, présentée au paragraphe 166 du document A/CN.9/526, d'indiquer simplement que toute action relative à des questions traitées dans le projet de convention est prescrite (ou tout droit éteint) pourrait être une bonne solution.

La question a également été posée, au paragraphe 167 de ce même document, de savoir si l'expiration du délai emporte l'extinction du droit ou la prescription de l'action. L'expiration du délai entraîne l'extinction du droit dans les Règles de La Haye-Visby (art. III-3), la COTIF-CIM (art. 47), la Convention de Varsovie (art. 29) et probablement la CMR (art. 32). Elle entraîne la prescription de l'action dans les Règles de Hambourg (art. 20), la Convention multimodale de 1980 (art. 25), la CMNI (art. 24) et la Convention de Montréal (art. 35). Il serait peut-être souhaitable que, pour l'heure, ces deux conséquences soient envisagées. C'est pourquoi un texte prévoyant l'une ou l'autre a été proposé dans la variante B.

<sup>245</sup> Comme indiqué dans la note 216 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a

*Article 71. Prorogation du délai de prescription*

La personne contre laquelle une demande est formée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

*Article 72. Action récursoire*

Une action récursoire d'une personne tenue responsable en vertu de la présente Convention peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article 69 si elle l'est:

a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État<sup>246</sup> où la procédure est engagée; ou

b) Variante A de l'alinéa b)<sup>247</sup>

Dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a soit:

- i) réglé la créance; soit
- ii) elle-même reçu signification de l'assignation.

Variante B de l'alinéa b)

Dans les 90 jours à compter de la date à laquelle soit:

- i) la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la créance; soit
- ii) un jugement définitif qui n'est pas susceptible d'autres recours a été rendu contre la personne qui exerce l'action récursoire<sup>248</sup>;

---

prié le secrétariat de conserver le texte du projet d'article 70 et d'envisager d'élaborer éventuellement des variantes reflétant les opinions exprimées.

On a dit, au paragraphe 170 du document A/CN.9/526, que la date de livraison prévue "dans le contrat de transport" pouvant être bien antérieure à la date de la livraison effective, il valait mieux prendre cette dernière comme point de référence. Toutefois, on a fait observer que la livraison pouvait être retardée unilatéralement par le destinataire. Le texte fait référence au jour "où le transporteur a achevé la livraison", soit le jour de la livraison effective.

Des réserves ont également été émises, au paragraphe 171 du même document, au sujet du choix comme point de départ du délai pour agir, en cas de non-livraison des marchandises, du dernier jour où celles-ci auraient dû être livrées. Il risque d'être difficile de trouver une variante et en tout état de cause, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, le "dernier jour" est encore plus difficile à établir. Il est proposé de supprimer ces mots.

On a aussi dit, au paragraphe 172 de ce même document, qu'un demandeur pouvait attendre pour engager une action que le délai pour agir ait pratiquement expiré, de façon à se prémunir contre toute demande reconventionnelle puisque celle-ci serait tardive. On a suggéré, pour résoudre ce problème, que les dispositions de l'article 72 b) ii), comme noté au paragraphe 172, ou un autre article du projet de convention traitent des demandes reconventionnelles. Voir *infra*, proposition pour le projet d'article 73.

<sup>246</sup> Le mot "jurisdiction" a été employé en anglais à la place de "state" pour tenir compte des états fédéraux.

<sup>247</sup> La variante A se fonde sur le texte initial du projet de convention qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

le délai le plus long étant retenu.

*Article 73. Demandes reconventionnelles*

Une demande reconventionnelle d'une personne tenue responsable en vertu de la présente Convention peut être formée même après l'expiration du délai visé à l'article 69 si elle l'est dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui forme la demande reconventionnelle a elle-même reçu signification de l'assignation<sup>249</sup>.

*Article 74. Actions contre l'affréteur coque nue*

[Si le propriétaire inscrit d'un navire réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu de l'article 40-3, une action contre l'affréteur coque nue peut être intentée même après l'expiration du délai visé à l'article 69 si elle l'est:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État<sup>250</sup> où la procédure est engagée; ou
- b) Dans les 90 jours à compter de la date à laquelle le propriétaire inscrit [à la fois
  - i) prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport; et]
  - [ii] identifie de façon appropriée l'affréteur coque nue;]<sup>251</sup>

<sup>248</sup> Comme indiqué dans la note 219 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée du projet d'article 72 qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

Il a été noté, au paragraphe 176 du document A/CN.9/526, que dans certains pays de tradition romano-germanique, il n'était pas possible d'engager une action récursoire tant qu'il n'avait pas été définitivement statué sur l'affaire, et il a été suggéré d'ajuster le délai de 90 jours de sorte qu'il commence à courir à la date de prise d'effet du jugement. Un libellé prévoyant que le délai de 90 jours devrait commencer à courir à la date à laquelle le jugement contre la personne exerçant l'action récursoire deviendrait définitif et insusceptible de recours a été proposé. Ces propositions sont reflétées dans la variante B.

<sup>249</sup> Comme indiqué dans la note 220 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été rappelé, au paragraphe 177 du document A/CN.9/526, que la possibilité de former des demandes reconventionnelles devrait être prévue soit à l'article 72 b) ii) soit dans un article distinct, auquel cas la solution retenue devrait toutefois être analogue à celle de l'article 72 b) ii). Les demandes reconventionnelles sont traitées dans une disposition distincte, à savoir le projet d'article 73.

<sup>250</sup> Voir *supra*, note 246.

<sup>251</sup> Comme indiqué dans la note 221 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée du projet d'article 74 qui tienne dûment compte des opinions exprimées. Il a également été noté que, ayant demandé au secrétariat de maintenir le projet d'article 40-3 entre crochets, le Groupe de travail lui a également demandé de maintenir entre crochets le projet d'article 74 étant donné que le sort de ce deuxième article était lié à celui du premier.

La crainte a été exprimée, au paragraphe 180 du document A/CN.9/526, que le délai de 90 jours ne soit pas utile si la personne ayant droit aux marchandises avait des difficultés à identifier le transporteur. On pense que ce problème est réglé par l'alinéa b) ii).

Il a également été suggéré de fusionner les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa b), car la condition posée au sous-alinéa ii) pouvait être considérée comme suffisamment rigoureuse pour englober celle posée au sous-alinéa i). Un texte révisé est proposé.

le délai le plus long étant retenu.

## CHAPITRE 16. COMPÉTENCE

### *Article 75. Actions contre le transporteur*<sup>252</sup>

Dans une procédure judiciaire contre le transporteur<sup>253</sup> relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur<sup>254</sup> peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal d'un État contractant qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:

- a) Le domicile du défendeur<sup>255</sup>;
- b) Le lieu contractuel de réception ou le lieu contractuel de livraison<sup>256</sup>;
- [c) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire; ou le port où les marchandises sont finalement déchargées d'un navire;]
- d) Tout autre lieu [désigné] [convenu]<sup>257</sup> à cette fin dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport<sup>258</sup>.

### *[Article 76. Conventions attributives de juridiction exclusive*<sup>259</sup>

1. Si le chargeur et le transporteur conviennent que les tribunaux d'un État contractant ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant sont compétents pour trancher les litiges nés ou pouvant naître dans le cadre de la présente Convention, ce ou ces tribunaux sont compétents. Cette compétence est exclusive, à condition que la convention attributive de juridiction:

- a) Soit constatée par écrit ou par une communication électronique;
- b) Indique clairement le nom et le lieu du ou des tribunaux choisis ainsi que le nom et l'adresse des parties; et
- c) Prévoit expressément que la compétence du ou des tribunaux choisis est exclusive<sup>260</sup>.

<sup>252</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 111 du document A/CN.9/576, révisé comme proposé et précédemment approuvé.

<sup>253</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 114 du document A/CN.9/576.

<sup>254</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 114 du document A/CN.9/576.

<sup>255</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 116 du document A/CN.9/576.

<sup>256</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 120 du document A/CN.9/576.

<sup>257</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 124 du document A/CN.9/576.

<sup>258</sup> Comme indiqué au paragraphe 124 du document A/CN.9/576, il faudrait examiner plus avant la question de la situation des tiers dans cette disposition et de la relation avec les clauses attributives de juridiction.

<sup>259</sup> Conformément à la demande exprimée au paragraphe 168 du document A/CN.9/576, ce projet d'article sur les conventions attributives de juridiction exclusive a été préparé pour examen par le Groupe de travail.

2. Lorsqu'un for exclusif est convenu conformément au paragraphe 1, le chargeur et le transporteur peuvent aussi convenir expressément que le choix de ce for exclusif s'impose à toute autre personne qui engage une action dans le cadre de la présente Convention à condition que<sup>261</sup>:

Variante A de l'alinéa a)

a) Cette convention soit incluse dans les données du contrat [ou incorporée par référence dans le document de transport ou dans l'enregistrement électronique concernant le transport]; et

Variante B de l'alinéa a)

a) Cette personne soit dûment avisée du lieu où l'action peut être intentée; et

Variante C de l'alinéa a)<sup>262</sup>

a) Cette personne accepte expressément cette convention et que cette acceptation satisfasse aux exigences de l'article 95- 6 b); et

b) Le for soit l'un des lieux mentionnés à l'article 75 a), b) ou c).]

*Article 77. Actions contre la partie exécutante maritime*<sup>263</sup>

Dans une procédure judiciaire contre la partie exécutante maritime relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal d'un État contractant qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se retrouve l'un des lieux ci-après:

a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou

b) Le lieu de réception [initiale] des marchandises par la partie exécutante maritime; et le lieu de livraison [finale] des marchandises par la partie exécutante maritime.

*Article 78. Absence de chefs de compétence supplémentaires*

Sous réserve de l'article 80, aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu autre que ceux désignés à l'article 75 ou 77<sup>264</sup>.

---

<sup>260</sup> Texte suggéré pour satisfaire aux conditions proposées au paragraphe 161 du document A/CN.9/576. Si cette approche est retenue, cette disposition devrait être ajoutée à la liste des avis figurant au projet d'article 3 et le projet d'article 75 e) pourrait être supprimé.

<sup>261</sup> Texte suggéré pour satisfaire aux conditions proposées au paragraphe 164 du document A/CN.9/576. Si cette approche n'est pas retenue, cette disposition devrait être supprimée de la liste des avis figurant au projet d'article 3.

<sup>262</sup> Cette variante signifie que le tiers doit expressément accepter d'être lié par la clause attributive, ce qui s'apparente au consentement requis au projet d'article 95-6 b).

<sup>263</sup> Texte tel qu'il figurait au paragraphe 125 du document A/CN.9/576, modifié comme proposé et précédemment approuvé.

<sup>264</sup> Afin de répondre aux préoccupations exprimées au paragraphe 42 du document A/CN.9/576, et pour clarifier les choses, il est proposé que la première phrase de l'ancien projet d'article 74

*Article 79. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires*<sup>265</sup>

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne:

- a) La saisie conservatoire [conformément aux règles applicables du droit international [ou du droit de l'État du for]]; ou
- b) Les mesures provisoires ou conservatoires.

[2. Aux fins du présent article, le terme "mesures provisoires ou conservatoires" désigne:

- a) Les mesures visant la sauvegarde, la garde provisoire ou la vente de toutes marchandises faisant l'objet du litige; ou
- b) Une mesure visant à garantir le montant en litige; ou
- c) Une mesure visant la désignation d'un administrateur; ou
- d) Toutes autres mesures visant à empêcher qu'une décision judiciaire ou une sentence arbitrale ne puisse être mise à exécution du fait de la dispersion des biens par l'autre partie; ou
- e) Une injonction provisoire ou autre mesure provisoire.]<sup>266</sup>

*Article 80. Jonction d'instances et désistement d'instance*Variante A du paragraphe 1<sup>267</sup>

[1. Toute action visant à la fois le transporteur et la partie exécutante maritime pour le même fait doit être intentée dans un des lieux spécifiés à l'article 77, que ce lieu soit ou non spécifié à l'article 75.]<sup>268</sup>

Variante B du paragraphe 1

[1. Toute action visant à la fois le transporteur et la partie exécutante maritime pour le même fait doit être intentée dans un lieu désigné à la fois à

---

fasse l'objet d'un article distinct (numéroté 78) et que la saisie et les mesures provisoires ou conservatoires soient traitées dans le même article, comme cela est proposé dans le projet d'article 79.

<sup>265</sup> Modifications proposées au texte figurant au paragraphe 130 du document A/CN.9/576, comme convenu au paragraphe 136 de ce même document pour la suite des débats.

<sup>266</sup> Modifications apportées au texte comme convenu pour la suite des discussions au paragraphe 142 du document A/CN.9/576.

<sup>267</sup> La variante C de ce paragraphe correspond au texte convenu pour la suite des débats dans le paragraphe 149 du document A/CN.9/576. Les variantes A et B constitueraient une proposition d'amélioration offrant deux approches possibles entre lesquelles le Groupe de travail pourrait choisir. Selon la variante B, pour déterminer où intenter une action visant à la fois le transporteur et la partie maritime exécutante, il faut se reporter d'abord à un des lieux désignés dans les articles 74 et 76 et seulement après au lieu désigné uniquement à l'article 76. Selon la variante A, l'action ne peut être engagée que dans un lieu désigné à l'article 76, que ce lieu soit ou non mentionné à l'article 74.

<sup>268</sup> Le Groupe de travail notera peut-être que cette approche peut poser des problèmes dans les cas où l'action vise plusieurs parties exécutantes maritimes ou lorsque aucun des lieux désignés à l'article 77 ne se trouve dans un État contractant.

l'article 75 et à l'article 77. Si aucun lieu n'est spécifié dans les deux articles à la fois, cette action doit être intentée dans un des lieux désignés à l'article 77.]<sup>269</sup>

Variante C du paragraphe 1<sup>270</sup>

[1. Si le titulaire d'un droit sur les marchandises intente des actions *in solidum* contre le transporteur contractant et la partie exécutante maritime, il doit le faire en l'un des lieux mentionnés à l'article 77, où des actions contre la partie exécutante maritime peuvent être intentées.]

2. Si le transporteur ou une partie exécutante maritime intente une action en vertu de la présente Convention, il ou elle, à la demande du défendeur, doit renoncer à cette action et la réintroduire dans l'un des lieux désignés à l'article 75 ou 77, selon le cas, au choix du défendeur<sup>271</sup>.

*Article 81. Convention après la survenue du litige*<sup>272</sup>

Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, une convention attributive de juridiction conclue par les parties au litige né du contrat de transport après la survenue de ce litige est valable<sup>273</sup>.

CHAPITRE 17. ARBITRAGE<sup>274</sup>

Variante A

*Article 82*

Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique la présente Convention doit être soumis à l'arbitrage.

*Article 83*

Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis, la clause ou le pacte compromissaire doit figurer dans le document ou l'enregistrement ou y

---

<sup>269</sup> Ibid.

<sup>270</sup> Texte convenu pour la suite des débats au paragraphe 149 du document A/CN.9/576.

<sup>271</sup> Texte convenu pour la suite des débats au paragraphe 152 du document A/CN.9/576, avec propositions de modification. Comme il est noté dans ce paragraphe, il faudrait envisager de limiter l'application de cette disposition aux actions en jugement déclaratif intentées par le transporteur ou par la partie exécutante maritime.

<sup>272</sup> Texte tiré de la variante A du document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>273</sup> Texte convenu pour la suite des débats au paragraphe 171 du document A/CN.9/576.

<sup>274</sup> Comme indiqué au paragraphe 179 du document A/CN.9/576, le Groupe de travail a décidé qu'un nouveau projet de ce chapitre lui serait présenté pour examen à une prochaine session, ce qui devrait être fait en principe à sa seizième session. Comme indiqué dans la note 225 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la variante A du chapitre 16 reproduit intégralement les dispositions des Règles de Hambourg, tandis que la variante B omet les dispositions dont le Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime a proposé la suppression.

être expressément incorporé par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution doivent être soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport.

*Article 84*

La procédure d'arbitrage doit être engagée, au choix du demandeur:

- a) Soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé:
  - i) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou
  - [ii] le lieu où le contrat de transport a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou]
  - iii) le lieu où le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises à transporter ou le lieu de livraison;
- b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin par la clause ou le pacte compromissoire.

*Article 85*

L'arbitre ou le tribunal arbitral doit appliquer les règles de la présente Convention.

*Article 85 bis*

Les articles 83 et 84 sont réputés inclus dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

*Article 86*

Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

Variante B

*Article 82*

Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique la présente Convention doit être soumis à l'arbitrage.

*Article 83*

Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis, la clause ou le pacte compromissaire doit figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporé par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution doivent être soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport<sup>275</sup>.

*Article 84*<sup>276</sup>

*Article 85*

L'arbitre ou le tribunal arbitral doit appliquer les règles de la présente Convention.

*Article 86*

Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

CHAPITRE 18. AVARIES COMMUNES<sup>277</sup>

*Article 87. Dispositions sur les avaries communes*

Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

*Article 88. Contribution aux avaries communes*

1. [À l'exception du chapitre relatif au délai pour agir], les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage subi par les marchandises déterminent également si le destinataire peut

---

<sup>275</sup> Comme indiqué dans la note 227 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le texte modifié du projet d'article 83 sur l'arbitrage dans la variante B ne reproduit pas l'article 22-2 des Règles de Hambourg, jugé trop spécifique.

<sup>276</sup> Comme indiqué dans la note 228 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, afin que la variante B rende compte exactement des délibérations du Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime, cet article a été supprimé. Le CMI n'a pris aucune décision concernant une disposition de remplacement appropriée. (Voir *Yearbook* 1999, p. 113 et, pour plus de détails, *Yearbook* 1997, p. 350 à 356, du CMI).

<sup>277</sup> Texte initial du chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, avec propositions d'améliorations.

refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

2. [Toutes les actions en] [Tous les droits à] contribution aux avaries communes sont [prescrites] [éteints] si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un an] à compter de la date d'émission du règlement d'avarie commune<sup>278</sup>.

## CHAPITRE 19. AUTRES CONVENTIONS<sup>279</sup>

### *Article 89. Instruments internationaux régissant d'autres modes de transport*

Sous réserve de l'article 92, aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer un autre instrument international qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport de marchandises effectué essentiellement par un mode autre que le transport par mer<sup>280</sup>.

### *Article 90. Préséance sur des conventions antérieures*

[Dans les relations entre ses parties, la présente Convention l'emporte sur les dispositions] [Sous réserve de l'article 102, la présente Convention l'emporte dans les relations entre ses parties sur les dispositions]<sup>281</sup> d'une convention antérieure à

<sup>278</sup> Comme indiqué dans la note 230 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a estimé qu'il fallait indiquer plus clairement que les dispositions du projet de convention relatives au délai pour agir ne s'appliquent pas aux avaries communes. Étant donné que le paragraphe 1 prévoit que les dispositions régissant la responsabilité du transporteur déterminent si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu de l'indemniser, la référence aux dispositions sur le délai pour agir prête à confusion. Il est proposé de la supprimer, en particulier si une disposition spécifique sur le délai pour agir est ajoutée.

Comme il est également suggéré au paragraphe 188 du document A/CN.9/526, une disposition distincte pourrait être consacrée au délai pour agir en cas de litige concernant la contribution aux avaries communes et prévoir, par exemple, que ce délai commencerait à courir à compter de l'émission du règlement d'avarie. Un texte a été élaboré et ajouté à la fin du paragraphe 2. Cette disposition devrait probablement couvrir à la fois les demandes en contribution et les demandes d'indemnisation.

Au paragraphe 189 du document A/CN.9/526, il a été demandé si le paragraphe 1 devrait aussi inclure la responsabilité pour les pertes dues à un retard et aux surestaries. Le Groupe de travail ne semble avoir pris aucune décision à ce sujet.

<sup>279</sup> Texte initial du chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, avec propositions d'améliorations.

<sup>280</sup> Comme indiqué dans la note 231 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, à propos du projet d'article 27 et des discussions sur la relation du projet de convention avec d'autres conventions régissant les transports et avec la législation interne, le secrétariat a reçu pour instruction, aux paragraphes 247 et 250 du document A/CN.9/526, d'établir une disposition sur le conflit de conventions qui pourrait être insérée au chapitre 19. Cette disposition ne devrait pas remettre en question la proposition mentionnée dans la note suivante mais devrait au contraire la compléter. Le libellé de ce nouveau projet d'article 89 est inspiré de l'article 25-5 des Règles de Hambourg.

<sup>281</sup> Variante proposée.

laquelle celles-ci peuvent être parties [qui sont incompatibles avec ses propres dispositions]<sup>282</sup>.

*Article 91. Limitation globale de la responsabilité*

La présente Convention ne modifie aucunement les droits ou obligations du transporteur ou de la partie exécutante prévus dans les conventions internationales ou la législation internationale régissant la limitation de la responsabilité liée à l'exploitation de navires.

*Article 92. Autres dispositions sur le transport de passagers et de bagages*

La présente Convention ne fait naître aucune responsabilité à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention ou d'une législation nationale relative au transport des passagers et de leurs bagages.

*Article 93. Autres dispositions sur les dommages causés  
par un accident nucléaire*

La présente Convention ne fait naître aucune responsabilité à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) En application de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997<sup>283</sup>, ou

b) En vertu de la législation nationale régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite législation soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la

---

<sup>282</sup> Comme indiqué dans la note 232 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, l'avis, présenté au paragraphe 196 du document A/CN.9/526, selon lequel il serait utile de modifier le projet d'article 91 pour y préciser que le projet de convention l'emporterait sur les autres conventions concernant les transports sauf à l'égard des États qui ne sont pas Parties à la Convention est conforme aux dispositions de l'article 30-4 de la Convention de Vienne. Il est proposé toutefois d'insérer cette nouvelle disposition dans un article distinct plutôt que dans l'actuel projet d'article 91, qui aborde un autre problème plus spécifique et le règle d'une manière tout à fait différente. Cette nouvelle disposition figure dans le projet d'article 90.

<sup>283</sup> Afin de tenir compte des modifications qui seront apportées à ces instruments ou des nouveaux instruments qui seront négociés dans l'avenir, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la possibilité d'ajouter les mots "y compris tout amendement à ces instruments et tout instrument futur concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident nucléaire" ou de prévoir une procédure simple d'amendement tacite limitée à cette disposition qui pourrait être engagée par le dépositaire.

Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires<sup>284</sup>.

## CHAPITRE 20. VALIDITÉ DES CLAUSES CONTRACTUELLES

### *Article 94. Dispositions générales*

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause est nulle si:
  - a) Elle exclut ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;
  - b) Elle exclut ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour violation d'une obligation prévue dans la présente Convention;
  - c) Elle cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 19 le bénéfice de l'assurance des marchandises<sup>285</sup>.

[γ. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause est nulle si:

- a) Elle exclut, limite [ou alourdit] directement ou indirectement les obligations, prévues au chapitre 8, du chargeur, de l'expéditeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou de la personne visée à l'article 34; ou
- b) Elle exclut, limite [ou alourdit] directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, de l'expéditeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou de la personne visée à l'article 34 pour violation de leurs obligations prévues au chapitre 8.]<sup>286</sup>

### *Article 95. Règles spéciales pour les contrats de tonnage*<sup>287</sup>

1. Nonobstant l'article 94, si les clauses d'un contrat de tonnage sont soumises à la présente Convention en vertu de l'article 9-3 b), le contrat de tonnage peut prévoir des devoirs, droits, obligations et responsabilités plus ou moins importants que ceux énoncés dans la présente Convention à condition que le contrat de tonnage

<sup>284</sup> Comme indiqué dans la note 235 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'actualiser la liste des conventions et instruments figurant dans le projet d'article 93 et d'établir une version révisée de cet article qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

Au paragraphe 200 du document A/CN.9/526, on a expliqué que la liste des conventions figurant dans le projet d'article 89 n'était pas complète. Le Protocole de 1998 portant modification de la Convention de Vienne de 1963 a été mentionné.

Comme indiqué au paragraphe 201 du même document, il a été déclaré que d'autres conventions traitant de la responsabilité pourraient être ajoutées à celles énumérées dans l'article 93, par exemple les conventions concernant la pollution et les accidents. Des objections ont toutefois été soulevées à ce propos. Il est donc suggéré que l'actualisation proposée au paragraphe 202 du document A/CN.9/526 ne concerne que les conventions portant sur les dommages nucléaires.

<sup>285</sup> Tel qu'approuvé pour la suite des débats au paragraphe 77 du document A/CN.9/576.

<sup>286</sup> Tel qu'approuvé pour la suite des débats au paragraphe 85 du document A/CN.9/576, après examen des obligations du chargeur au chapitre 8.

<sup>287</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 52 du document A/CN.9/576.

[soit accepté par écrit ou électroniquement], énonce clairement qu'il déroge à la présente Convention et:

- a) Soit négocié individuellement; ou
  - b) Indique clairement lesquelles de ses sections contiennent les dérogations<sup>288</sup>.
2. Une dérogation en vertu du paragraphe 1 doit être énoncée dans le contrat et ne peut être incorporée dans ce contrat par référence à un autre document<sup>289</sup>.
3. Un [barème public de prix et de services d'un transporteur,] document de transport, enregistrement électronique concernant le transport ou document similaire n'est pas un contrat de tonnage au regard du paragraphe 1, mais un contrat de tonnage peut incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles<sup>290</sup>.
4. Le droit de dérogation prévu au présent article s'applique aux clauses qui régissent les expéditions effectuées dans le cadre du contrat de tonnage dans la mesure où ces clauses sont soumises à la présente Convention en vertu de l'article 9-3 a)<sup>291</sup>.
5. Le paragraphe 1 ne s'applique pas:
- a) Aux obligations énoncées à l'article 16-1 a) et b) [ni à la responsabilité découlant de leur violation ou à la limitation de cette responsabilité];
  - b) Aux droits et obligations énoncés aux articles [28], [29], [30], [33] et [66] [ni à la responsabilité découlant de leur violation.]]<sup>292</sup>
6. Le paragraphe 1 s'applique:
- a) Entre le transporteur et le chargeur;
  - b) Entre le transporteur et toute autre partie qui a expressément consenti [par écrit ou électroniquement] à être liée par les clauses du contrat de tonnage qui dérogent à la présente Convention. [Le consentement exprès doit démontrer que la partie consentante a reçu un avis qui indique clairement que le contrat de tonnage déroge à la présente Convention et le consentement n'est pas exprimé dans un [barème public de prix et de services d'un transporteur,] document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport. Il incombe au transporteur de prouver que les conditions de dérogation ont été remplies.]]<sup>293</sup>

---

<sup>288</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 85 du document A/CN.9/576.

<sup>289</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 89 du document A/CN.9/576.

<sup>290</sup> Comme indiqué au paragraphe 89 du document A/CN.9/576, il a été décidé de conserver ce paragraphe dans le texte en vue de la poursuite de la discussion.

<sup>291</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 92 du document A/CN.9/576.

<sup>292</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 99 du document A/CN.9/576, compte tenu des propositions d'insérer d'autres articles du projet de convention et les dispositions du projet sur la compétence et l'arbitrage; la clarification de la relation entre le projet d'article 95-5 et les autres paragraphes du projet d'article 94, ainsi qu'avec les dispositions d'autres instruments internationaux sur les transports, et la possibilité d'insérer dans le projet d'article 95-5 une référence à la responsabilité pour comportement intentionnel ou téméraire devraient être examinées plus avant.

<sup>293</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 104 du document A/CN.9/576. La

*Article 96. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises*<sup>294</sup>

Nonobstant les chapitres 5 et 6 de la présente Convention et les obligations du transporteur<sup>295</sup>, les clauses du contrat de transport peuvent exclure ou limiter la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si:

a) Les marchandises sont des animaux vivants sauf lorsqu'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur [ou une personne mentionnée à l'article 19] ou une partie exécutante maritime<sup>296</sup> a commis témérement en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement; ou

b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances et conditions dans lesquelles le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ne soient pas concernées et qu'aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport ne soit émis pour le transport des marchandises.

## CHAPITRE 21. CLAUSES FINALES

*Article 97. Dépositaire*

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention<sup>297</sup>.

*Article 98. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États [à [...] du [...] au [...] puis] au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York du [...] au [...].
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies<sup>298</sup>.

---

proposition d'insérer un renvoi aux paragraphes 1 à 5 du projet d'article 95 dans le chapeau du projet d'article 95-6 devrait être examinée.

<sup>294</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 52 du document A/CN.9/576.

<sup>295</sup> Tel qu'approuvé pour la suite des discussions aux paragraphes 106 et 109 du document A/CN.9/576.

<sup>296</sup> Tel qu'approuvé pour la suite des discussions aux paragraphes 107 et 109 du document A/CN.9/576.

<sup>297</sup> Texte tiré de l'article 15 du projet de convention sur les contrats électroniques et de l'article 27 des Règles de Hambourg.

<sup>298</sup> Texte tiré de l'article 16 du projet de convention sur les contrats électroniques.

*Article 99. Réserves*

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée<sup>299</sup>.

*Article 100. Effet dans les unités territoriales nationales*

1. Si un État contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.
2. Ces déclarations sont notifiées au depositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un État contractant, mais non pas à toutes, et si l'établissement d'une partie est situé dans cet État, cet établissement est considéré, aux fins de la présente Convention, comme n'étant pas situé dans un État contractant, à moins qu'il ne soit situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.
4. Si un État contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État<sup>300</sup>.

*Article 101. Entrée en vigueur*

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai [d'un an] [de six mois] à compter de la date du dépôt du [vingtième] [troisième] instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du [vingtième] [troisième] instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai [d'un an] [de six mois] à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.
3. Chaque État contractant doit appliquer les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard<sup>301</sup>.

---

<sup>299</sup> Texte inspiré de l'article 22 du projet de convention sur les contrats électroniques et de l'article 29 des Règles de Hambourg.

<sup>300</sup> Texte tiré de l'article 18 du projet de convention sur les contrats électroniques. Voir aussi l'article 52 de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Le Cap, 16 novembre 2001).

<sup>301</sup> Texte tiré de l'article 30 des Règles de Hambourg. Il est à noter que le second délai proposé entre crochets est tiré de l'article 23 du projet de convention sur les contrats électroniques. Le délai choisi pour l'entrée en vigueur, qui est fonction à la fois du nombre de ratifications requis et du délai requis après le dépôt de l'instrument approprié, est généralement le délai considéré

*Article 102. Dénonciation d'autres conventions*

1. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à l'un des instruments suivants ou à tous doit en même temps dénoncer, selon le cas, les accords internationaux concernés à cet effet: la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924; le Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924; et le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968; ou encore la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, conclue à Hambourg le 31 mars 1978.
2. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des États parties aux instruments énumérés au paragraphe 1 ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises de la part desdits États pour ces instruments auront elles-mêmes pris effet. Le dépositaire de la présente Convention doit s'entendre avec le Gouvernement belge, dépositaire des autres conventions, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard<sup>302</sup>.

*Article 103. Révision et amendements*

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire doit convoquer une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée<sup>303</sup>.

---

comme suffisant pour permettre aux milieux d'affaires pour s'adapter au nouveau régime.

<sup>302</sup> Texte tiré de l'article 99-3 et 6 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises. Voir aussi l'article 31 des Règles de Hambourg et l'article 55 de la Convention de Montréal. L'approche suivie dans cette dernière n'exige pas de dénonciation formelle des autres conventions mais considère que la Convention de Montréal prévaut dans les relations entre les États qui sont également parties aux autres conventions. De ce fait, le régime en place entre un État contractant de la nouvelle convention en question et un État non contractant continuerait de s'appliquer même après l'entrée en vigueur de la nouvelle convention et jusqu'à ce que les deux États deviennent États contractants à la nouvelle convention.

<sup>303</sup> Texte tiré de l'article 32 des Règles de Hambourg. Les procédures d'amendement sont peu fréquentes dans les textes de la CNUDCI. Les Règles de Hambourg énoncent cependant une disposition générale, dans leur article 32, et une disposition spéciale, dans leur article 33, pour la révision des montants de limitation et de l'unité de compte. Dans le projet de convention sur les contrats électroniques, la Commission a décidé de ne pas insérer de disposition sur les amendements du fait que les États parties à la Convention peuvent engager une procédure d'amendement conformément au droit général des traités (le plus souvent, avec une conférence diplomatique et un protocole portant modification, comme dans le cas de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, telle que modifiée par le Protocole du 11 avril 1980, New York, 14 juin 1974), lorsque cela est possible, après discussion

*Article 104. Modification des limites*<sup>304</sup>

1. Sans préjudice de l'article 103, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées à l'article 64-1 de la présente Convention.
2. À la demande d'au moins [un quart<sup>305</sup>] des États contractants à la présente Convention<sup>306</sup>, le dépositaire doit communiquer toute proposition visant à modifier les limites prévues à l'article 64-1 de la présente Convention à tous les États contractants<sup>307</sup> et doit réunir un comité composé d'un représentant de chaque État contractant en vue d'examiner la modification proposée.
3. La réunion du comité doit se tenir en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.
4. Les amendements doivent être adoptés par le comité à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants<sup>308</sup>.
5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité doit tenir compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en

---

au sein de la Commission. Il est à noter que les dispositions des projets d'articles 25 et 103 sur les amendements peuvent être adoptées indépendamment.

<sup>304</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises.

Comme indiqué dans la note 19 de ce document, la présente proposition s'inspire de la procédure de modification énoncée à l'article 23 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes et à l'article 24 de la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (CRET). Des approches similaires ont été adoptées dans un certain nombre de conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI), comme le Protocole de 1992 portant modification de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Protocole de 1992 portant modification de la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Protocole de 2003 à la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (pas encore entré en vigueur), le Protocole de 1996 portant modification de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

<sup>305</sup> Comme indiqué dans la note 21 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 23-2 du Protocole à la Convention d'Athènes fait mention de "la moitié" et non d'"un quart" des États parties.

<sup>306</sup> Comme indiqué dans la note 22 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 23-2 du Protocole à la Convention d'Athènes inclut le membre de phrase "et, en tout cas, d'un minimum de six" des États parties.

<sup>307</sup> Comme indiqué dans la note 24 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 23-2 du Protocole à la Convention d'Athènes fait également référence aux membres de l'Organisation maritime internationale.

<sup>308</sup> Comme indiqué dans la note 25 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 23-5 du Protocole à la Convention d'Athènes est libellé comme suit: "Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique ... à condition que la moitié au moins des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote."

particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances<sup>309</sup>.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de [cinq<sup>310</sup>] ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature, ni d'un délai de [cinq] ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article;

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de [6] % par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature<sup>311</sup>;

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au [triple] de la limite fixée dans la présente Convention<sup>312</sup>.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 doit être notifié par le dépositaire à tous les États contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de [dix-huit<sup>313</sup>] mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, [un quart<sup>314</sup>] au moins des États qui étaient des États contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur [dix-huit<sup>315</sup>] mois après son acceptation.

9. Tous les États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément à l'article 105, six mois au moins

<sup>309</sup> Comme indiqué dans la note 26 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, cette disposition est reprise de l'article 23-6 du Protocole à la Convention d'Athènes. Voir, également, l'article 24-4 de la CRET.

<sup>310</sup> Comme indiqué dans la note 27 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, les paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34 proposent un délai, pour ce projet de paragraphe, de sept ans, et non de cinq.

<sup>311</sup> Comme indiqué dans la note 28 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on ne trouve aucune disposition similaire dans la CRET. On pourrait aussi adopter, comme proposé aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, le texte suivant: "Aucune limite ne peut être relevée ou abaissée au-delà d'un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention augmentée ou diminuée de 21 % en une seule fois."

<sup>312</sup> Comme indiqué dans la note 29 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on ne trouve aucune disposition similaire dans la CRET. On pourrait aussi adopter, comme proposé aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, le texte suivant: "Aucune limite ne peut être relevée ou abaissée au-delà d'un montant dépassant, au total, de plus de 100 %, cumulativement, la limite fixée dans la présente Convention."

<sup>313</sup> Comme indiqué dans la note 30 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, les paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34 proposent un délai, pour les projets de paragraphes 7, 8 et 10, de douze mois, et non dix-huit.

<sup>314</sup> Comme indiqué dans la note 31 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 24-7 de la CRET indique "un tiers au moins des États qui étaient parties".

<sup>315</sup> Des conventions récentes de l'OMI ont réduit le délai à douze mois en cas d'extrême urgence. Voir, par exemple, l'article 24-8 du Protocole de 2003 à la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de [dix-huit mois] n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, si cette dernière date est postérieure.

*Article 105. Dénonciation de la présente Convention*

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au depositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le depositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification<sup>316</sup>.

FAIT à [...], le [...], en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

---

<sup>316</sup> Texte tiré de l'article 34 des Règles de Hambourg. La deuxième phrase du paragraphe 2 n'est pas absolument nécessaire mais figure dans les Règles de Hambourg et dans d'autres traités de la CNUDCI, comme le projet de convention sur les contrats électroniques. Elle n'apparaît pas, par exemple, à l'article 27 de la Convention internationale pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005 (texte le plus récent déposé auprès du Secrétaire général), qui est libellé un peu différemment:

“1. Tout État partie peut dénoncer la présente Convention par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle la notification aura été reçue par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.”

Annexe II<sup>317</sup>**Droit des transports****Projet de convention sur le transport de marchandises  
[effectué entièrement ou partiellement] [par mer]****Note du secrétariat**

## Table des matières

	<i>Page</i>
Annexe II	
Projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. . . . .	83
Chapitre 1. Dispositions générales. . . . .	83
Article 1. Définitions . . . . .	83
Article <del>2</del> <sup>bis</sup> 2. Interprétation de la présente Convention. . . . .	88
Article <del>53</del> . <u>Conditions de forme</u> . . . . .	89
Article <del>214</del> . <u>Recours judiciaires</u> <u>Applicabilité des exonérations et limitations</u> . . . . .	89
Chapitre 2. Communication électronique . . . . .	90
Article <del>35</del> . <u>Utilisation et effet des communications électroniques</u> . . . . .	90
Article 6. <u>Procédures d'utilisation des enregistrements électroniques négociables concernant le transport</u> . . . . .	90
Article <del>47</del> . <u>Remplacement d'un document de transport négociable ou d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport</u> . . . . .	91
<u>Chapitre 3. Champ d'application</u> . . . . .	91
Article <del>28</del> . <u>Champ d'application général</u> . . . . .	91
Article <del>39</del> . <u>Exclusions et inclusions particulières</u> . . . . .	92
Article <del>410</del> . <u>Application à certaines parties</u> . . . . .	93
Chapitre <del>34</del> . Durée de la responsabilité. . . . .	93
Article <del>711</del> . <u>Durée de la responsabilité du transporteur</u> . . . . .	93
Article <del>912</del> . <u>Contrats mixtes de transport et de transit</u> <u>Transport sortant du contrat de transport</u> . . . . .	94
Chapitre <del>45</del> . Obligations du transporteur. . . . .	95
Article <del>1013</del> . <u>Transport et livraison des marchandises</u> . . . . .	95
Article <del>1114</del> . <u>Obligations particulières</u> . . . . .	95
Article <del>1215</del> . <u>Marchandises pouvant devenir dangereuses</u> . . . . .	95
Article <del>1316</del> . <u>Obligations supplémentaires</u> applicables au voyage par mer. . . . .	96

<sup>317</sup> Pour plus de commodité et pour faciliter le débat du Groupe de travail, l'annexe II présente le texte du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] en indiquant les changements apportés à la version la plus récente des dispositions, les passages supprimés étant barrés et les passages nouveaux soulignés.

Chapitre <del>56</del>	Responsabilité du transporteur <u>pour perte, dommage ou retard</u> .....	97
Article <del>1417</del>	Fondement de la responsabilité .....	97
Article <del>13 bis 18</del>	Responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions .....	99
Article <del>14 bis 19</del>	<u>Responsabilité du transporteur du fait d'autrui</u> .....	99
Article <del>1520</del>	Responsabilité des parties exécutantes maritimes .....	100
Article <del>15 bis 21</del>	<u>Responsabilité solidaire et compensation</u> .....	101
Article <del>1622</del>	Retard .....	102
Article <del>1723</del>	Calcul de la réparation .....	103
Article <del>2024</del>	Avis de perte, de dommage ou de retard .....	103
Chapitre <del>67</del>	Dispositions supplémentaires relatives <u>à des étapes particulières</u> du <del>au</del> transport par mer <del>[ou autres eaux navigables]</del> .....	104
<del>Article 22</del>	.....	104
Article <del>2325</del>	Déroutement <u>durant le transport par mer</u> .....	105
Article <del>2426</del>	Marchandises en pontée <u>sur des navires</u> .....	105
Article <del>827</del>	Transport précédant ou suivant un transport par mer .....	107
Chapitre <del>78</del>	Obligations du chargeur .....	108
Article <del>2528</del>	Remise des marchandises <del>prêtes</del> pour le transport .....	108
Article <del>2629</del>	Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions .....	108
Article <del>2730</del>	Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents .....	108
<del>Article 28</del>	.....	109
Article <del>2931</del>	Fondement de la responsabilité du chargeur .....	109
Article <del>29 bis 32</del>	Fausse déclaration grave du chargeur .....	110
<del>Article 30</del>	.....	111
Article <del>3033</del>	Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses .....	111
Article <del>3134</del>	Acceptation des droits et obligations du chargeur .....	112
Article <del>3235</del>	<del>Responsabilité à l'égard des sous-traitants, employés et agents</del> <u>Responsabilité du chargeur du fait d'autrui</u> .....	112
Article 36	<u>Cessation de la responsabilité du chargeur</u> .....	112
Chapitre <del>89</del>	Documents de transport et enregistrements électroniques <u>concernant le transport</u> .....	113
Article <del>3337</del>	Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique <u>concernant le transport</u> .....	113
Article <del>3438</del>	Données du contrat .....	114
Article <del>3539</del>	Signature .....	115
Article <del>3640</del>	Carence des données du contrat .....	115
Article <del>3741</del>	Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat .....	116
Article <del>3842</del>	Moyen raisonnable de vérification et bonne foi .....	117
Article <del>3943</del>	Présomption simple et preuve péremptoire .....	118
Article <del>4044</del>	Force probante des réserves .....	119
<del>Chapitre 9</del>	<del>Fret</del> .....	119
<del>Article 41</del>	.....	119
<del>Article 42</del>	.....	120
<del>Article 43</del>	.....	120
Article <del>4445</del>	<u>"Fret payé d'avance"</u> .....	121
<del>Article 45</del>	.....	121

Chapitre 10.	Livraison au destinataire . . . . .	122
Article 46.	<u>Obligation de prendre livraison</u> . . . . .	122
Article 47.	<u>Obligation d'accuser réception</u> . . . . .	122
Article 48.	<u>Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis</u> . . . . .	122
Article 49.	<u>Livraison lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis</u> . . . . .	124
Article 50.	<u>Instructions insuffisantes</u> . . . . .	126
Article 50 <sup>51</sup> .	<u>Marchandises non livrables</u> . . . . .	126
Article 51 <sup>52</sup> .	<u>Avis d'arrivée à destination</u> . . . . .	127
Article 52 <sup>53</sup> .	<u>Responsabilité du transporteur en cas de marchandises non livrables</u> . . . . .	128
Chapitre 11.	Droit de contrôle . . . . .	128
Article 53 <sup>54</sup> .	<u>Définition du droit de contrôle</u> . . . . .	128
Article 55.	<u>Modification du contrat de transport</u> . . . . .	129
Article 54 <sup>56</sup> .	<u>Règles applicables en fonction du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport émis</u> . . . . .	129
Article 55 <sup>57</sup> .	<u>Exécution de l'instruction par le transporteur</u> . . . . .	132
Article 56 <sup>58</sup> .	<u>Marchandises réputées livrées</u> . . . . .	134
Article 57 <sup>59</sup> .	<u>Obligation de fournir des informations, instructions ou documents au transporteur</u> . . . . .	134
Article 58 <sup>60</sup> .	<u>Dérogation conventionnelle</u> . . . . .	134
Chapitre 12.	Transfert de droits . . . . .	135
Article 59 <sup>61</sup> .	<u>Cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis</u> . . . . .	135
Article 60 <sup>62</sup> .	<u>Responsabilité du porteur</u> . . . . .	135
Article 61.	. . . . .	136
Article 62.	. . . . .	136
Article 61 <sup>bis</sup> 63.	<u>Cas où aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis</u> . . . . .	136
Chapitre 13.	Limitation de la responsabilité . . . . .	137
Article 18 <sup>64</sup> .	<u>Fondement de la limitation de la responsabilité</u> . . . . .	137
Article 16 <sup>265</sup> .	<u>Responsabilité pour le préjudice causé par le retard</u> . . . . .	139
Article 19 <sup>66</sup> .	<u>Déchéance du droit de limiter sa responsabilité</u> . . . . .	140
Chapitre 13 <sup>14</sup> .	Droits d'action . . . . .	141
Article 63 <sup>67</sup> .	<u>Parties</u> . . . . .	141
Article 64 <sup>68</sup> .	<u>Cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis</u> . . . . .	142
Article 65.	. . . . .	142
Chapitre 14 <sup>15</sup> .	Délai pour agir . . . . .	142
Article 66 <sup>69</sup> .	<u>Prescription des actions</u> . . . . .	142
Article 67 <sup>70</sup> .	<u>Point de départ du délai de prescription</u> . . . . .	143
Article 68 <sup>71</sup> .	<u>Prorogation du délai de prescription</u> . . . . .	144
Article 69 <sup>72</sup> .	<u>Action récursoire</u> . . . . .	144
Article 70 <sup>73</sup> .	<u>Demandes reconventionnelles</u> . . . . .	145
Article 71 <sup>74</sup> .	<u>Actions contre l'affréteur coque nue</u> . . . . .	145
Chapitre 15 <sup>16</sup> .	Compétence . . . . .	146
Article 72 <sup>75</sup> .	<u>Actions contre le transporteur</u> . . . . .	146
Article 76.	<u>Conventions attributives de juridiction exclusive</u> . . . . .	146
Article 72 <sup>bis</sup> 77.	<u>Actions contre la partie exécutante maritime</u> . . . . .	147
Article 74 <sup>78</sup> .	<u>Absence de chefs de compétence supplémentaires</u> . . . . .	148

Article <del>73</del> 79.	<u>Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires</u>	148
Article <del>74</del> <sup>ter</sup> 80.	<u>Jonction d'instances et désistement d'instance</u>	149
<del>Article 75.</del>		149
Article <del>75</del> <sup>bis</sup> 81.	<u>Convention après la survenue du litige</u>	150
Chapitre <del>16</del> 17.	Arbitrage	150
Variante A. Article <del>76</del> 82		150
Article <del>77</del> 83		150
Article <del>78</del> 84		151
Article <del>79</del> 85		151
Article <del>80</del> 85 bis		151
Article <del>80</del> <sup>bis</sup> 86		151
Variante B. Article <del>76</del> 82		151
Article <del>77</del> 83		151
Article <del>78</del> 84		152
Article <del>79</del> 85		152
Article <del>80</del> 86		152
Chapitre <del>17</del> 18.	Avaries communes	152
Article <del>81</del> 87	<u>Dispositions sur les avaries communes</u>	152
Article <del>82</del> 88.	<u>Contribution aux avaries communes</u>	152
Chapitre <del>18</del> 19.	Autres Conventions	153
Article <del>83</del> 89.	<u>Instruments internationaux régissant d'autres modes de transport</u>	153
Article <del>84</del> 90.	<u>Préséance sur des conventions antérieures</u>	153
Article <del>85</del> 91.	<u>Limitation globale de la responsabilité</u>	153
Article <del>86</del> 92.	<u>Autres dispositions sur le transport de passagers et de bagages</u>	154
Article <del>87</del> 93.	<u>Autres dispositions sur les dommages causés par un accident nucléaire</u>	154
Chapitre <del>19</del> 20.	<del>[Limites de la liberté contractuelle]</del> <u>[Validité des clauses contractuelles]</u>	155
Article <del>88</del> 94.	<u>Dispositions générales</u>	155
Article <del>88a</del> 95.	<u>Règles spéciales pour les contrats de tonnage</u>	155
Article <del>89</del> 96.	<u>Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises</u>	156
<u>Chapitre 21.</u>	<u>Clauses finales</u>	157
Article 97.	<u>Dépositaire</u>	157
Article 98.	<u>Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion</u>	157
Article 99.	<u>Réserves</u>	157
Article 100.	<u>Effet dans les unités territoriales nationales</u>	157
Article 101.	<u>Entrée en vigueur</u>	158
Article 102.	<u>Dénonciation d'autres conventions</u>	158
Article 103.	<u>Révision et amendements</u>	159
Article <del>103</del> <sup>bis</sup> 104.	<u>Modification des limites</u>	160
Article 105.	<u>Dénonciation de la présente Convention</u>	162

## Annexe II

## Projet de convention<sup>318</sup> sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]<sup>319</sup>

### CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### Article premier. Définitions

Aux fins de la présente Convention:

a) 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 à un autre. Le contrat doit prévoir le transport par mer et peut prévoir le transport par d’autres modes ~~avant ou après le~~ en plus du transport par mer<sup>320</sup>.

b) Le terme “contrat de tonnage” désigne un contrat qui prévoit le transport ~~[d’une quantité minimum spécifiée]~~ de marchandises en plusieurs expéditions pendant une période de temps convenue. La quantité peut être spécifiée sous la forme d’un minimum, d’un maximum ou d’une fourchette<sup>321</sup>.

c) Le terme “transport non régulier” désigne tout transport qui n’est pas un transport régulier. Aux fins du présent alinéa, le terme “transport régulier” désigne un service de transport qui i) est offert au public par voie de publicité ou par des moyens similaires et ii) comprend un transport par des navires assurant une liaison régulière entre des ports spécifiés conformément à un calendrier publié de dates de départ<sup>322</sup>.

~~bd)~~ Le terme “transporteur” désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.

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 découlant d’un contrat de transport ~~aux fins notamment du en ce qui concerne la réception, le chargement, la manutention, l’arrimage, le transport, de la manutention, de la garde ou du stockage, le soin, le déchargement ou la livraison~~<sup>323</sup> des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la

<sup>318</sup> Le mot “instrument” a été remplacé par le mot “convention” dans tout le texte, à des fins de cohérence, ce qui ne préjuge toutefois pas de la forme que prendra le présent instrument.

<sup>319</sup> Comme il est noté au paragraphe 2 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a décidé de conserver le titre actuel sans le modifier en vue de l’examiner ultérieurement.

<sup>320</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé aux paragraphes 53 et 58 de ce même document pour la suite des débats.

<sup>321</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 58 de ce même document pour la suite des débats. Les modifications proposées visent à répondre aux préoccupations exprimées à propos du membre de phrase, précédemment entre crochets, “d’une quantité minimum spécifiée”.

<sup>322</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 58 de ce même document pour la suite des débats.

<sup>323</sup> Liste étoffée pour faire pendant aux obligations particulières énoncées à l’article 14-1.

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 mais ne s’entend pas d’une personne qui est engagée par un chargeur, une personne mentionnée à l’article 34, un expéditeur, une partie contrôlante<sup>324</sup> ou un destinataire, ou qui est un employé, mandataire, fournisseur ou sous-traitant d’une personne (autre que le transporteur) engagée par un chargeur, une personne mentionnée à l’article 34, un expéditeur, une partie contrôlante ou un destinataire<sup>325</sup>.

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] d’un navire et leur départ du port de déchargement d’un navire [ou du dernier port de déchargement, selon le cas]<sup>326</sup>. En cas de transbordement, 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<sup>327</sup>.

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 déchargement<sup>328</sup>.

h) Le terme “chargeur” désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur.

i) Le terme “expéditeur” désigne une personne qui remet les marchandises au transporteur ou à une partie exécutante à des fins de transport.

j) Le terme “porteur” désigne

i) une personne qui est actuellement en possession d’un document de transport négociable et

<sup>324</sup> Liste étoffée aux fins d’harmonisation avec la liste des parties mentionnées à l’article 10.

<sup>325</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>326</sup> Comme indiqué dans la note 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, l’idée d’inclure dans la définition du terme “partie exécutante maritime” les déplacements terrestres à l’intérieur d’un port 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 pourrait être apportée par l’insertion ici du membre de phrase “y compris les mouvements terrestres à l’intérieur d’un même port”. Il a en outre été suggéré, au paragraphe 31 du document A/CN.9/544, qu’un transporteur ferroviaire, même s’il fournissait des services à l’intérieur d’un port, soit considéré comme une partie exécutante non maritime. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner cette proposition.

<sup>327</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>328</sup> Comme indiqué dans la note 10 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, on s’est inquiété 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 à la question de l’exécution des jugements étrangers, pourrait être traité ultérieurement à la lumière de la convention dans son ensemble.

a) S'il s'agit d'un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé, ou

b) S'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou

ii) ~~le chargeur, le destinataire, ou~~ la personne à laquelle un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été délivré ou transféré et qui a le contrôle exclusif de cet enregistrement<sup>329</sup>.

~~ik)~~ Le terme "destinataire" désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique concernant le transport.

~~gl)~~ Le terme "droit de contrôle" a le sens qui lui est donné à l'article ~~5354~~.

~~hm)~~ Le terme "partie contrôlante" désigne la personne qui, en vertu de l'article ~~5456~~, est habilitée à exercer le droit de contrôle.

~~kn)~~ Le terme "document de transport" désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par le transporteur ou une partie exécutante qui satisfait à l'une des conditions suivantes ou aux deux:

i) il atteste la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou

ii) il atteste ou contient un contrat de transport;

~~ou les deux.~~

~~lo)~~ Le terme "document de transport négociable" désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi régissant le document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui n'est pas expressément signalé comme étant "non négociable".

~~mp)~~ Le terme "document de transport non négociable" désigne un document de transport qui ne remplit pas les conditions d'un document de transport négociable.

~~nq)~~ Le terme "communication électronique" désigne ~~toute communication par images~~ information créée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues faisant que l'information communiquée est accessible pour être consultée ultérieurement<sup>330</sup>. ~~La communication s'entend de la production, du stockage, de l'envoi et de la réception.~~

<sup>329</sup> Texte du paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, tel que révisé pour la suite des débats au paragraphe 207 du document A/CN.9/576.

<sup>330</sup> Clarification proposée pour que le projet de convention n'établisse pas de distinction inutile entre les moyens de transmission et la forme sous laquelle les données sont conservées. La définition de "communication électronique" s'inspire de celle de "message de données" figurant à l'article 2 de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique de 1996 sans toutefois en reprendre la liste illustrative des techniques utilisées. Dans la Loi type, comme dans le projet de convention sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux

~~er)~~ Le terme “enregistrement électronique concernant le transport” désigne l’information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d’une communication électronique par un transporteur ou une partie exécutante en vertu d’un contrat de transport, y compris l’information logiquement associée à l’enregistrement électronique sous forme de données jointes, ou autrement liée à cet enregistrement au moment de son émission par le transporteur ou une partie exécutante ou ultérieurement, de manière à en faire partie intégrante, qui satisfait à l’une des conditions suivantes ou aux deux:

- i) il atteste la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu d’un contrat de transport; ou
- ii) il atteste ou contient un contrat de transport;

~~ou les deux.~~

~~Il s’entend également des informations logiquement associées à l’enregistrement électronique concernant le transport en y étant jointes, ou autrement liées au moment de son émission par le transporteur ou une partie exécutante ou ultérieurement, de manière à en faire partie<sup>331</sup>.~~

~~ps)~~ Le terme “enregistrement électronique négociable concernant le transport” désigne un enregistrement électronique concernant le transport:

- i) qui indique, par des mentions telles que “à ordre” ou “négociable”, ou par d’autres mentions appropriées<sup>332</sup> reconnues comme ayant le même effet par la loi régissant l’enregistrement, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou à l’ordre du destinataire, et qui n’est pas expressément signalé comme étant “non négociable”; et
- ii) dont l’utilisation répond aux exigences de l’article 6-1<sup>333</sup>.

~~qt)~~ Le terme “enregistrement électronique non négociable concernant le transport” désigne un enregistrement électronique concernant le transport qui ne

---

(“projet de convention sur les contrats électroniques”, *Documents officiels de l’Assemblée générale, soixantième session, Supplément n°17 (A/60/17)*, annexe I), seuls les messages de données qui sont “accessibles pour être consultés ultérieurement” peuvent prétendre à la même valeur juridique que les documents écrits sur papier. Dans le présent projet de convention sur les transports, la notion de “communication électronique” incorpore aussi les critères d’équivalence fonctionnelle entre messages de données et documents écrits posés à l’article 6 de la Loi type et à l’article 9-2 du projet de convention sur les contrats électroniques, de sorte qu’“une communication électronique” dans le cadre du présent projet doit toujours être en mesure de remplir la même fonction que des documents écrits.

<sup>331</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, qui a été approuvé aux paragraphes 207 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>332</sup> Comme indiqué dans la note 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si le mot “approprié” est nécessaire, étant donné l’emploi des termes “reconnues comme ayant le même effet” et s’il faudrait harmoniser en conséquence le libellé, similaire, du projet d’article 1 o).

<sup>333</sup> Texte figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé aux paragraphes 207 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

remplit pas les conditions d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport<sup>334</sup>.

u) Les termes "émission" et "transfert" d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport désignent la remise et le transfert du contrôle exclusif de l'enregistrement. [Une personne a le contrôle exclusif d'un enregistrement électronique concernant le transport si la procédure utilisée conformément à l'article 6 établit de manière fiable que cette personne est celle qui a les droits sur cet enregistrement.]<sup>335</sup>

fv) Le terme "données du contrat" désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements), qui figure dans un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport<sup>336</sup>.

jw) Le terme "marchandises" désigne les objets, marchandises et articles de nature quelconque [qu'un transporteur ou une partie exécutante [a reçus à des fins de transport] [s'engage à transporter en vertu d'un contrat de transport]] et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur non fourni par ou pour le compte du transporteur ou d'une partie exécutante<sup>337</sup>.

x) Le terme "navire" désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.<sup>338</sup>

sy) Le terme "conteneur" désigne tout type de conteneur, citerne ou plateforme transportable, caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises<sup>339</sup> ~~[transportable par mer] [destiné au transport par mer]~~, et tout équipement accessoire à cette unité de charge<sup>340</sup>.

tz) Le terme "fret" désigne la rémunération due au transporteur pour le transport de marchandises en vertu d'un contrat de transport<sup>341</sup>.

<sup>334</sup> Texte figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé aux paragraphes 185 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>335</sup> Texte figurant au paragraphe 207 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 210 de ce même document pour la suite des débats. Comme indiqué au paragraphe 208 de ce document, la deuxième phrase a été placée entre crochets non pour exprimer une incertitude quant à la nécessité de l'inclure dans le projet de convention, mais pour indiquer simplement qu'il faudrait réfléchir plus avant à sa formulation. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la proposition, faite au paragraphe 209 du document A/CN.9/576, d'exposer l'intention cet alinéa dans une note explicative accompagnant le projet de convention.

<sup>336</sup> Texte figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé aux paragraphes 185 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>337</sup> Eu égard à la discussion dans la note 15 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il est proposé de supprimer les mots "ou une partie exécutante [a reçus à des fins de transport]".

<sup>338</sup> Définition ajoutée pour clarifier et uniformiser l'emploi des mots "navire" et "bâtiment" en fonction de l'intention de la disposition considérée. "Navire" signifie bâtiment de mer et "bâtiment" désigne tous les autres engins de navigation.

<sup>339</sup> Les variantes "[transportable par mer]" et "[destiné au transport par mer]" ont été supprimées car inutiles puisque ces questions sont traitées dans les articles où elles se posent, à savoir les projets d'articles 64 et 26.

<sup>340</sup> La note accompagnant le projet d'article 64-3 indique qu'il faudrait peut-être examiner plus avant la définition du terme "conteneur" pour faire en sorte qu'elle englobe les palettes. Il est proposé de mentionner les "palettes", le cas échéant, à l'article 64-3 plutôt qu'ici.

<sup>341</sup> Il est proposé de supprimer cette définition, du fait que le chapitre sur le fret a été lui-même

aa) Le terme “domicile” désigne le lieu: a) où une société ou autre personne morale [ou un groupement de personnes physiques ou morales] a i) son siège statutaire, son lieu d’incorporation ou son siège inscrit, selon le cas; ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal, et b) où une personne physique a sa résidence habituelle<sup>342</sup>.

~~[bb)]~~ [Sauf disposition contraire de la présente Convention,] “le moment de réception” et “le lieu de réception” sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de stipulation relative à la réception des marchandises dans ce contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l’absence de telle stipulation dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde<sup>343</sup>.]

~~[cc)]~~ [Sauf disposition contraire de la présente Convention,] “le moment de livraison” et “le lieu de livraison” sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de stipulation relative à la livraison des marchandises dans ce contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l’absence de telle stipulation dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du déchargement ou débarquement des marchandises du dernier ~~navire ou véhicule~~ moyen de transport dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport<sup>344</sup>.]

#### Article ~~2~~<sup>bis</sup>2. Interprétation de la présente Convention<sup>345</sup>

Pour l’interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l’uniformité de son application ainsi que d’assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

supprimé et que le “fret” est évoqué dans la définition du “contrat de transport” à l’article 1 a).

<sup>342</sup> Modifications proposées au texte figurant au paragraphe 115 du document A/CN.9/576. Il est suggéré de mentionner les groupements car ces entités dotées de la personnalité juridique sont souvent propriétaires de navires mais n’entrent peut-être pas dans la notion d’“autres personnes morales”. Les notions de “lieu d’incorporation” (place of incorporation) et de “siège inscrit” (registered office) ont été ajoutées par sécurité, car la notion de “siège statutaire” n’est pas universellement reconnue. Tous ces changements sont conformes au texte de l’article 60 du Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l’exécution des décisions en matière civile et commerciale [*Journal officiel* n° L 012 du 16/01/2001], dont s’inspirait la définition initiale.

<sup>343</sup> Texte figurant au paragraphe 117 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 120 de ce même document pour la suite des débats. Si cette définition est retenue, le texte devra être aligné sur les projets d’articles 8, 11, 75 et 77.

<sup>344</sup> Ibid. Voir note 343.

<sup>345</sup> Texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

Article ~~53~~. Conditions de forme<sup>346</sup>

Les avis, ~~et la~~ confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles ~~20-2, 2024-1, 2024-2, 2024-3, 3438-1 b) et c), 41 c), 4747, 5152, 56-1, 61bis63-2, 64-1, 71, 76, 88a 95-1 et 95-6 b)~~ la déclaration visée à l'article 68 et l'accord quant au poids visé à l'article 37-1 c) ~~sont communiqués doivent~~<sup>347</sup> être écrits par écrit. Les ~~La~~ communications électroniques ~~peuvent~~ être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec le consentement explicite ou implicite de la partie par laquelle elles ~~sont~~ faites et de la partie à laquelle elles ~~sont~~ destinées.

Article ~~214~~. Recours judiciaires Applicabilité des exonérations et limitations<sup>348</sup>

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention et les responsabilités imposées par celle-ci sont applicables dans toute action contre le transporteur ou une partie exécutante maritime pour perte ou dommage subi par les marchandises ~~[ou lié aux marchandises]~~<sup>349</sup> faisant l'objet d'un contrat de transport et pour retard de livraison de ces marchandises, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention,<sup>350</sup> que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement<sup>351</sup>.

<sup>346</sup> Texte figurant au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, avec insertion d'un renvoi aux projets d'articles 20-2, 64-1, 56-1, 63-2, 95-1 et 95-6 b) et modification de la description des types de communication. Le Groupe de travail notera peut-être que la liste n'est pas fermée et devra être étudiée plus avant. Il voudra peut-être aussi examiner s'il est souhaitable d'insérer dans le texte final une note explicative indiquant que tous les avis envisagés dans la présente convention qui ne sont pas inclus dans l'article 3 peuvent être adressés par tout moyen, y compris verbalement, ou par un échange de messages de données qui ne satisfont pas à la définition de "communication électronique". La définition de "communication électronique" sous-entend que toute communication de ce type doit pouvoir remplir la même fonction que des documents écrits (voir *supra*, note 330).

<sup>347</sup> La CNUDCI a pour habitude d'employer, en anglais, le verbe "shall" (généralement traduit en français par le présent de l'indicatif) dans ses instruments. Il semblerait cependant que la pratique moderne en matière de rédaction législative préfère utiliser d'autres formes comme le verbe "must" ("devoir"). Cette approche plus moderne a été suivie dans la présente version du projet de convention, mais le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner quelle approche est préférable.

<sup>348</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 10 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Cet article a été déplacé du chapitre sur la responsabilité du transporteur pour être inséré dans le chapitre premier (Dispositions générales) car il a trait à l'applicabilité générale et à la préséance du projet de convention et non pas simplement à la responsabilité du transporteur.

<sup>349</sup> Voir *infra*, note 538.

<sup>350</sup> Les mots "[ou lié aux marchandises]" semblent être devenus inutiles du fait de l'ajout du passage faisant référence au "manquement à toute autre obligation".

<sup>351</sup> Comme indiqué dans la note 52 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la nature potentiellement redondante de l'article 20-4 et du projet d'article 4 devait être examinée plus avant dans la prochaine version du projet de convention. Les modifications apportées à ces dispositions auront peut-être réglé le problème.

2. Si une action est intentée<sup>352</sup> contre un employé ou un mandataire du transporteur ou d'une partie exécutante maritime, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu de la présente Convention si [elle prouve qu']<sup>353</sup> elle a agi dans l'exercice de ses fonctions d'employé ou de mandataire.

## CHAPITRE 2. COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE

### Article ~~35~~. Utilisation et effet des communications électroniques<sup>354</sup>

Sous réserve des conditions énoncées dans la présente Convention,

a) Tout ce qui doit figurer dans ou sur un document de transport conformément à la présente Convention peut être enregistré ou communiqué au moyen ~~d'une~~ de ~~communications~~ communications électroniques<sup>355</sup> utilisées en lieu et place du document de transport, pour autant que l'émission et l'utilisation ultérieure d'un enregistrement électronique concernant le transport se fassent avec l'accord explicite ou implicite du transporteur et du chargeur; et

b) L'émission, le contrôle ou le transfert d'un enregistrement électronique concernant le transport produit le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

### Article 6. Procédures d'utilisation des enregistrements électroniques négociables concernant le transport<sup>356</sup>

1. L'utilisation d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport est doit être soumise à des procédures qui prévoient:

a) ~~une~~ La méthode ~~pour effectuer le transfert exclusif~~<sup>357</sup> de pour délivrer et transférer cet enregistrement au porteur visé;

b) L'assurance que l'enregistrement conservera son intégrité;

c) La façon dont le porteur de l'enregistrement peut démontrer qu'il est le porteur; et

d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au porteur a eu lieu; ou qu'en vertu de l'article ~~47-2~~ ou 49 a) ii), l'enregistrement a perdu tout effet ou validité.

<sup>352</sup> La formule "en vertu de la présente Convention" n'a pas été reprise de la disposition parallèle énoncée à l'article 20-4 car une action contre un employé ou un mandataire ne sera pas intentée sur le fondement de la Convention, ces personnes n'y étant pas soumises, à l'exception de la partie exécutante maritime, visée par l'article 20-4.

<sup>353</sup> Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si le texte entre crochets devrait être supprimé afin de réduire la charge de la preuve pesant sur l'employé ou le mandataire.

<sup>354</sup> Texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé au paragraphe 187 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>355</sup> Texte figurant au paragraphe 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et modifié au paragraphe 187 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>356</sup> Texte figurant au paragraphe 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé aux paragraphes 207 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>357</sup> Texte figurant au paragraphe 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et modifié aux paragraphes 207 et 210 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans les données du contrat et être aisément vérifiables<sup>358</sup>.

Article 47. Remplacement d'un document de transport négociable ou d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport<sup>359</sup>

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de remplacer ce document par un enregistrement électronique négociable concernant le transport:

a) Le porteur ~~remet doit remettre~~ le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur; ~~et~~

b) Le transporteur ~~émet doit délivrer~~ au porteur un enregistrement électronique négociable concernant le transport qui comprend une mention indiquant que cet enregistrement est émis en remplacement du document de transport négociable; ~~et~~

~~après que(c)~~ Le document de transport négociable perd ensuite tout effet ou validité.

2. Si un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de remplacer cet enregistrement par un document de transport négociable:

a) Le transporteur ~~émet doit délivrer~~ au porteur, en remplacement de cet enregistrement, un document de transport négociable qui comprend une mention indiquant que ce document est émis en remplacement de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport; et

b) Suite à ce remplacement, l'enregistrement électronique concernant le transport perd tout effet ou validité.

CHAPITRE 3. CHAMP D'APPLICATION<sup>360</sup>

Article 28. Champ d'application général<sup>361</sup>

1. Sous réserve de l'article 39-1, la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison sont situés dans

<sup>358</sup> Comme indiqué dans la note 34 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, l'expression "aisément vérifiable" a été employée pour indiquer, sans trop entrer dans le détail, que les procédures requises doivent être accessibles aux parties ayant un intérêt légitime à les connaître avant de prendre un engagement juridique fondé sur la validité de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport. Par ailleurs, il a été noté que le système envisagé fonctionnerait de manière semblable à celui qui régit actuellement l'accès aux conditions des connaissements. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner s'il faudrait faire figurer des détails sur la question dans une note ou un commentaire accompagnant le projet de convention.

<sup>359</sup> Texte figurant au paragraphe 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.47 et approuvé au paragraphe 189 du document A/CN.9/576 pour la suite des débats.

<sup>360</sup> Pour les chapitres et les articles sans titre, un intitulé a été proposé au Groupe de travail pour examen.

<sup>361</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 62 de ce même document pour la suite des débats.

des États différents, et le port de chargement [d'un transport maritime] et le port de déchargement [du même transport maritime] sont situés dans des États différents, lorsque:

- a) Le lieu de réception [ou port de chargement] est situé dans un État [partiecontractant](#)<sup>362</sup>; ou
- b) Le lieu de livraison [ou port de déchargement] est situé dans un État [partiecontractant](#); ou
- [c) Le contrat de transport prévoit que la présente Convention, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat.]<sup>363</sup>

Les références aux [lieux et]<sup>364</sup> ports désignent les [lieux et] ports convenus dans le contrat de transport.

2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

#### Article [39. Exclusions et inclusions particulières](#)<sup>365</sup>

1. La présente Convention ne s'applique pas:
  - a) Aux chartes-parties;
  - b) Aux contrats d'utilisation d'un navire ou de tout espace sur ce navire;
  - c) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, aux autres contrats de transport non régulier; et
  - d) Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, aux contrats de tonnage.
2. Sans préjudice des alinéas a) et b) du paragraphe 1, la présente Convention s'applique aux contrats de transport non régulier lorsqu'ils sont constatés par ou contenus dans un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui atteste également la réception des marchandises par le transporteur ou par une partie exécutante, sauf entre les parties à une charte-partie ou à un contrat d'utilisation d'un navire ou de tout espace sur ce navire.
3.
  - a) La présente Convention s'applique aux clauses qui régissent chaque expédition effectuée en vertu d'un contrat de tonnage dans la mesure où les dispositions du présent chapitre le spécifient.
  - b) La présente Convention s'applique aux clauses d'un contrat de tonnage dans la mesure où elles régissent une expédition effectuée dans le cadre d'un contrat de tonnage qui est régi par la présente Convention en vertu de l'alinéa a).

<sup>362</sup> La CNUDCI a généralement pour habitude d'employer le terme "État contractant" et non "État partie" ou d'autres termes similaires. L'ensemble du projet de convention a été modifié en conséquence.

<sup>363</sup> On pourra se reporter au débat sur cet alinéa, qui est résumé au paragraphe 61 du document A/CN.9/576.

<sup>364</sup> Si l'article premier définit les termes "lieu de réception" et "lieu de livraison", comme il le fait actuellement aux alinéas bb) et cc), il sera alors nécessaire de se référer aux "lieux".

<sup>365</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 66 de ce même document pour la suite des débats.

Article ~~40~~. Application à certaines parties<sup>366</sup>

Nonobstant l'article ~~39~~, si un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport est émis en vertu d'une charte-partie ou d'un contrat visé à l'article ~~39-1~~ b) ou c), ~~les dispositions de~~ la présente Convention s'appliquent au contrat que ce document ou cet enregistrement atteste ou contient dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur, le destinataire, la partie contrôlante, le porteur ou la personne visée à l'article ~~31~~~~34~~ autre que l'affréteur ou la partie au contrat visé à l'article ~~39-1~~ b) ou c).

CHAPITRE ~~34~~. DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ<sup>367</sup>Article ~~71~~. Durée de la responsabilité du transporteur

1. Sous réserve de l'article ~~91~~~~2~~, le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention entre le moment où le transporteur ou une partie exécutante a reçu celles-ci pour les transporter et le moment où elles sont livrées au destinataire.

2. Le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut ~~de toute disposition spécifique relative à la réception des marchandises dans un tel contrat d'une telle convention~~, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence ~~de telles dispositions dans le contrat de transport d'une telle convention~~ ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.

3. Si l'expéditeur est tenu de remettre les marchandises au lieu de réception à une autorité ou à un autre tiers auquel, en vertu de la loi ou réglementation applicable, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le transporteur pourra les retirer, le moment et le lieu auxquels le transporteur retire les marchandises auprès de cette autorité ou de cet autre tiers sont considérés comme le moment et le lieu de réception des marchandises par le transporteur conformément au paragraphe 2<sup>368</sup>.

~~34.~~ Le moment et le lieu de livraison des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut ~~de toute disposition spécifique relative à la livraison des marchandises dans un tel contrat d'une telle convention~~, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence ~~de toute disposition spécifique de ce type dans le contrat de transport d'une telle convention~~ ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du déchargement ou débarquement des marchandises du

<sup>366</sup> Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 73 de ce même document pour la suite des débats. Il faudra tenir compte de la possibilité d'insérer un renvoi au projet d'article 9-1 d) à la fin du projet d'article 10 et d'apporter tout éclaircissement nécessaire sur le traitement des récépissés.

<sup>367</sup> Modifications apportées au texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>368</sup> Ce paragraphe est proposé pour traiter les cas où l'expéditeur doit remettre les marchandises à une autorité, par exemple la douane, avant que celles-ci soient remises au transporteur. Cette disposition fait pendant au paragraphe 5.

dernier ~~navire ou véhicule~~ moyen de transport dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport.

~~45-~~ Si le transporteur est tenu de remettre les marchandises au lieu de livraison à une autorité ou à un autre tiers auquel, en vertu de la loi ou réglementation applicable ~~au lieu de livraison~~, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le destinataire pourra les retirer, cette remise ~~sera considérée comme constituée~~ une livraison des marchandises par le transporteur au destinataire conformément au paragraphe ~~34~~.

6. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur et sous réserve de l'article 14-2, le contrat de transport ne peut pas prévoir que:

a) Le moment de réception des marchandises est postérieur au commencement de leur chargement initial conformément au contrat; ou

b) Le moment de livraison des marchandises est antérieur à l'achèvement de leur déchargement final conformément au contrat<sup>369</sup>.

Article ~~912. Contrats mixtes de transport et de transit~~ Transport sortant du contrat de transport<sup>370</sup>

Variante A de l'article 12<sup>371</sup>

1. Les parties peuvent convenir expressément dans le contrat de transport que, pour une ou plusieurs parties spécifiées du transport des marchandises, le transporteur, faisant office de mandataire, fera assurer le transport par un ou plusieurs autres transporteurs.

2. Dans ce cas, le transporteur ~~exerce~~ doit exercer une diligence raisonnable pour sélectionner l'autre transporteur, conclure avec celui-ci un contrat aux conditions usuelles et normales, et faire tout ce qui est raisonnablement requis pour lui permettre de s'acquitter dûment de son contrat.

Variante B de l'article 12<sup>372</sup>

À la demande du chargeur, le transporteur peut accepter d'émettre un document de transport unique ou un enregistrement électronique concernant le transport qui inclut un transport spécifié non couvert par le contrat de transport. Dans ce cas, la responsabilité du transporteur s'étend sur la durée du contrat de transport et, sauf convention contraire, le transporteur, au nom du chargeur, doit organiser le transport supplémentaire comme prévu dans ce document de transport ou cet enregistrement électronique concernant le transport.

<sup>369</sup> Le paragraphe 6 est proposé pour empêcher toute fiction dans le contrat de transport qui viserait à réduire la durée de la responsabilité du transporteur.

<sup>370</sup> Proposition d'amélioration du titre. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si l'article 12 a bien sa place dans le chapitre 4 sur la durée de la responsabilité.

<sup>371</sup> La variante A correspond à l'article 12 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>372</sup> La première phrase de la variante B vise à clarifier le paragraphe 1 de la variante A. La deuxième phrase modifie le paragraphe 2 de la variante A en ce que le transporteur n'assume plus, dans l'organisation de ce transport supplémentaire, une obligation de diligence raisonnable mais l'obligation convenue dans le contrat de transport ou ailleurs.

## CHAPITRE 45. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

Article ~~40~~13. Transport et livraison des marchandises

Le transporteur, sous réserve de la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, ~~transporte doit transporter [de façon appropriée et soigneuse]~~<sup>373</sup> les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livrer au destinataire.

Article ~~41~~14. Obligations particulières

1. Le transporteur doit, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article ~~7~~11 et sous réserve de l'article ~~8~~27, assurer de façon appropriée et soigneuse la réception<sup>374</sup>, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, le soin ~~et~~, le déchargement et la livraison des marchandises.

[2. Les parties peuvent convenir que ~~certaines des fonctions visées au paragraphe 1 le chargement, l'arrimage et le déchargement des marchandises~~ seront exécutées par le chargeur ou toute personne mentionnée à l'article 35, la partie contrôlante ou le destinataire, ~~ou en leur nom~~. Cette convention doit être mentionnée dans les données du contrat.]<sup>375</sup>

Article ~~42~~15. Marchandises pouvant devenir dangereusesVariante A<sup>376</sup>

Nonobstant les articles ~~40~~13, ~~41~~14 et ~~43~~16-1, le transporteur peut refuser de charger, ou peut décharger, détruire ou neutraliser les marchandises ou prendre toute autre mesure raisonnable si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance, pendant la durée de sa responsabilité, de présenter effectivement un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement.

<sup>373</sup> Il est proposé de supprimer les mots “[de façon appropriée et soigneuse]” car inutiles et répétitifs du fait que la formule “sous réserve de la présente Convention” sous-entend déjà un transport approprié et soigneux. En outre, le projet d'article 13 se veut une obligation générale, renforcée par les articles suivants.

<sup>374</sup> La “réception” et la “livraison” ont été ajoutées afin qu'elles soient reconnues comme des obligations incombant au transporteur.

<sup>375</sup> Comme mentionné dans la note 47 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il est dit au paragraphe 127 du document A/CN.9/510 qu'on a décidé de mettre la disposition entre crochets pour indiquer que le Groupe de travail devrait revenir sur la question des clauses BAB (bord à bord) et FIOS (bord à bord et arrimage) et, en particulier, examiner leur lien avec les dispositions sur la responsabilité du transporteur. Le Groupe de travail souhaitera peut-être revoir cette disposition en fonction des modifications apportées aux articles 13 et 14-1.

<sup>376</sup> Cette variante est fondée sur le texte initial du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.21).

Variante B <sup>377</sup>

Nonobstant les articles ~~1013~~, ~~1114~~ et ~~1316-1~~, le transporteur peut décharger, détruire ou neutraliser des marchandises ~~dangereuses~~ si celles-ci deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens.

Article ~~1316~~. Obligations ~~supplémentaires particulières~~  
applicables au voyage par mer<sup>378</sup>

1. Le transporteur est tenu avant, au début et pendant<sup>379</sup> le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:
  - a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;
  - b) Convenablement armer<sup>380</sup>, équiper et approvisionner le navire et le maintenir armé<sup>381</sup>, équipé et approvisionné tout au long du voyage<sup>382</sup>;
  - c) Mettre et maintenir les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, dans un état approprié et sûr pour leur réception, transport et conservation.

---

<sup>377</sup> La variante B se fonde sur les principes énoncés dans l'article 13 des Règles de Hambourg concernant les pouvoirs du transporteur dans une situation d'urgence survenant lors du transport de marchandises dangereuses.

<sup>378</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, notes comprises.

<sup>379</sup> Comme indiqué dans la note 55 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, 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 16-1 et conserver le texte placé entre ces crochets. Il a convenu en outre que le fait de donner à cette obligation un caractère continu modifierait la répartition des risques entre le transporteur et les personnes ayant un droit sur les marchandises dans le projet de convention et que le Groupe de travail devait veiller à en tenir compte lors de l'examen des autres dispositions du projet.

<sup>380</sup> Comme indiqué dans la note 56 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, il a été proposé, d'un point de vue rédactionnel, 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.

<sup>381</sup> Ibid.

<sup>382</sup> Comme indiqué dans la note 58 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'apporter les changements nécessaires à l'alinéa b) pour faire en sorte qu'il soit clair que cette obligation a un caractère continu. L'inclusion du membre de phrase "tout au long du voyage" devrait permettre d'atteindre cet objectif. Une autre solution serait d'insérer les mots "et continuellement" après le mot "Convenablement".

[2. Nonobstant les articles ~~1013~~, ~~1114~~ et ~~1316~~-1, le transporteur peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour le salut commun ou pour protéger d'un péril<sup>383</sup> la vie humaine ou<sup>384</sup> d'autres biens engagés dans l'aventure commune]<sup>385</sup>.

#### CHAPITRE ~~56~~. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR POUR PERTE, DOMMAGE OU RETARD

Article ~~1417~~. Fondement de la responsabilité<sup>386</sup>

1. Le transporteur est responsable ~~du préjudice matériel résultant~~ de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si le demandeur 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 ~~34~~. Le transporteur est exonéré de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas attribuable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article ~~14 bis 19~~.

2. Si le transporteur, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 1, prouve qu'un des événements énumérés au paragraphe 3 a causé la perte, le dommage ou le retard ou y a contribué, il est exonéré de tout ou partie de sa responsabilité ~~sauf dans les cas suivants~~ sous réserve des dispositions suivantes:

- a) Si le demandeur prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article ~~14 bis 19~~ a causé l'événement invoqué par le transporteur ou y a contribué, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard.

- b) Si le demandeur prouve qu'un événement autre que ceux énumérés au paragraphe 3 a contribué à la perte, au dommage ou au retard, et si le transporteur ne peut prouver que cet événement n'est pas attribuable à sa faute ou à la faute de

<sup>383</sup> Comme indiqué dans la note 59 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier la proposition de mentionner la présence d'un danger imminent. Il faudrait toutefois veiller à ne pas porter atteinte aux règles relatives aux avaries communes ni les modifier. Conformément au texte de la Règle A des Règles d'York et d'Anvers de 1994, on a ajouté "d'un péril" après le mot "protéger".

<sup>384</sup> Comme indiqué dans la note 60 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier la proposition de mentionner la protection de la vie humaine. L'expression "la vie humaine" a donc été ajoutée avant le membre de phrase "ou d'autres biens".

<sup>385</sup> Comme indiqué dans la note 61 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a décidé de conserver au même endroit entre crochets le projet d'article 16-2 en vue d'examiner ultérieurement s'il y a lieu de le transférer au chapitre 18 relatif aux avaries communes.

<sup>386</sup> Texte tel qu'il figure aux paragraphes 31 et 75 du document A/CN.9/572 et tel qu'il a été largement accepté aux paragraphes 33 et 80 de ce même document.

l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article [14 bis 19](#), le transporteur est responsable en partie de la perte, du dommage ou du retard.

c) Le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si le demandeur prouve que les circonstances suivantes ont effectivement ou probablement causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou y ont effectivement ou probablement contribué:

- 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 dans un état approprié et sûr pour leur réception, transport et conservation,

et si le transporteur ne peut prouver:

A) Qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable comme l'exige l'article [13 16](#)-1; ou

B) Que la perte, le dommage ou le retard n'a pas été causé par l'une quelconque des circonstances mentionnées aux sous-alinéas i), ii) et iii) ci-dessus.

ƴ. Les événements visés au paragraphe 2 sont les suivants:

- a) Acte de Dieu;
- b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- d) Restrictions de quarantaine; intrusion ou obstacles de la part de gouvernements, d'autorités publiques, de dirigeants ou de la population y compris une immobilisation, une saisie conservatoire ou une saisie exécutoire non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article [14 bis 19](#)<sup>387</sup>;
- e) Grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;
- f) Incendie à bord du navire;
- g) Vices cachés du [\[navire\] \[bâtiment\] \[moyen de transport\]](#)<sup>388</sup> échappant à une diligence raisonnable;
- h) Acte ou omission du chargeur ou de toute personne mentionnée à l'article [32 35](#)<sup>389</sup>, de la partie contrôlante ou du destinataire;
- i) Manutention, chargement, [\[arrimage\]](#) ou déchargement<sup>390</sup> des marchandises [\[effectivement réalisé\]](#) par le chargeur ou toute personne mentionnée à l'article [32 35](#),<sup>391</sup> la partie contrôlante ou le destinataire<sup>392</sup>;

<sup>387</sup> Il faudra examiner plus avant si le renvoi à l'article 19 est nécessaire.

<sup>388</sup> Le Groupe de travail voudra peut-être examiner lequel de ces termes entre crochets doit être employé dans cet alinéa.

<sup>389</sup> Il faudra examiner plus avant si le renvoi à l'article 35 est nécessaire.

- j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant de la nature, d'un défaut ou d'un vice propre des marchandises;
- k) Insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur [ou en son nom];
- l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;
- m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;
- n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement;
- [o) Actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles [4215](#) et [4316-2](#) lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées.]<sup>393</sup>

4. Lorsque le transporteur est dégagé d'une partie de sa responsabilité en vertu des paragraphes précédents du présent article, il n'est responsable que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la situation dont il est responsable en vertu des précédents paragraphes, et la responsabilité est doit être répartie sur la base fixée aux paragraphes précédents.

Article ~~13 bis~~ [18](#). Responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions<sup>394</sup>

Le transporteur est responsable<sup>395</sup> de la perte, du dommage [, du retard]<sup>396</sup> ou du préjudice corporel causé par le non-respect des obligations qui lui incombent en vertu de l'article [2629](#), sauf si [et dans la mesure où] il prouve qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article ~~14 bis~~ [19](#) n'a causé cette perte, ce dommage [, ce retard] ou ce préjudice corporel [ou n'y a contribué].

Article ~~14 bis~~ [19](#). Responsabilité du transporteur du fait d'autrui<sup>397</sup>

1. Sous réserve de l'article [4520-4](#)<sup>398</sup>, le transporteur répond des actes et omissions de:

<sup>390</sup> En anglais, le mot "discharging" est proposé aux fins d'harmonisation avec le libellé du projet d'article 14.

<sup>391</sup> Il faudra examiner plus avant si le renvoi à l'article 35 est nécessaire.

<sup>392</sup> Comme il est dit au paragraphe 76 du document A/CN.9/572, le Groupe de travail est convenu d'accompagner l'alinéa i) d'une note de bas de page indiquant que le texte final de cet alinéa dépendrait de l'issue de ses délibérations concernant le projet d'article 14-2.

<sup>393</sup> Le Groupe de travail pourrait revoir cette disposition à la lumière du traitement prévu au projet d'article 33.

<sup>394</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 18 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises. Comme indiqué dans la note 85 de ce document, les aspects des projets d'articles 31 et 33 ayant trait à la responsabilité du transporteur ont été regroupés dans un "article 18", en vue d'un éventuel placement ici.

<sup>395</sup> Voir *infra*, note 445.

<sup>396</sup> Voir *infra*, note 447.

<sup>397</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>398</sup> Comme indiqué dans la note 63 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a

a) Toute partie exécutante; et

b) De toute autre personne, y compris les sous-traitants, employés<sup>399</sup> et mandataires 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 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.

2. Le transporteur n'est ~~tenu~~ responsable en vertu ~~de la présente disposition du paragraphe 1~~ que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions de sous-traitant, d'employé ou de mandataire.

#### Article ~~15~~20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes<sup>400</sup>

1. Une partie exécutante maritime assume les obligations et responsabilités imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par la présente Convention si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu a) pendant la période où elle a la garde des marchandises; ~~et~~ou 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 la présente Convention ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou de dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées par les articles ~~16-265~~, ~~1864~~<sup>401</sup> et ~~2426~~-4, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou ces limites.

3. Sous réserve du paragraphe 4, une partie exécutante maritime répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants, employés et mandataires, comme s'il

---

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 19 traitait des actions intentées contre le transporteur, tandis que le projet d'article 20-4 traitait des actions intentées contre toute personne autre que le transporteur.

<sup>399</sup> Comme indiqué dans la note 64 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, s'agissant de la rédaction, 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).

<sup>400</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.36.

<sup>401</sup> Comme indiqué dans la note 69 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a pris note de la proposition visant à restreindre le renvoi au projet d'article 64, car, a-t-on déclaré, si le renvoi aux paragraphes 1, 3 et 4 de ce projet d'article était acceptable, il ne fallait pas mentionner le paragraphe 2, du fait que 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 64 dans le projet de convention.

s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante maritime n'est tenue responsable en vertu ~~de la présente disposition du présent paragraphe~~ 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<sup>402</sup>.

Variante A du paragraphe 4<sup>403</sup>

4. Si une action en vertu de la présente Convention est intentée contre une partie exécutante maritime, cette partie peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu de la présente Convention si elle [prouve qu'elle]<sup>404</sup> a agi dans l'exercice de ses fonctions de sous-traitant, d'employé ou de mandataire.

Variante B du paragraphe 4

4. Si une action en vertu de la présente Convention est intentée contre toute personne, autre que le transporteur, mentionnée à l'article ~~14 bis~~ 19 ~~et ou~~ au paragraphe 3 [, y compris des employés ou mandataires du transporteur contractant ou d'une partie exécutante maritime]<sup>405</sup>, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu de la présente Convention si elle [prouve qu'elle]<sup>406</sup> a agi dans l'exercice de ses fonctions de sous-traitant, d'employé ou de mandataire.

Article ~~15 bis~~ 21. Responsabilité solidaire et compensation<sup>407</sup>

1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables<sup>408</sup> de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les

<sup>402</sup> Comme indiqué dans la note 74 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail a réaffirmé que la structure de ce paragraphe devrait faire pendant à celle du nouveau projet d'article 19 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 projet d'article 20-3 devrait s'appliquer aux parties exécutantes tant maritimes que non maritimes.

<sup>403</sup> Variante proposée pour répondre au souhait exprimé par le Groupe de travail, comme indiqué dans la note 77 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, d'examiner une variante limitant le champ d'application de ce paragraphe au domaine maritime, compte tenu du texte proposé pour l'article 4-2, qui fait pendant à ce paragraphe mais dans le contexte des employés et des mandataires.

<sup>404</sup> Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si le texte entre crochets devrait être supprimé pour réduire la charge de la preuve pesant sur la partie exécutante maritime.

<sup>405</sup> Comme indiqué dans la note 80 du document A/CN.9/WG.III/WP.36, le Groupe de travail voudra peut-être examiner, pour le début du paragraphe qui se termine par "cette personne", le texte simplifié suivant: "Si une action en vertu de la présente Convention est intentée contre toute partie exécutante maritime [, y compris ses sous-traitants, employés ou mandataires,] cette personne...".

<sup>406</sup> Voir *supra*, note 404.

<sup>407</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 2 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises.

<sup>408</sup> Comme indiqué dans la note 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudrait limiter le champ d'application de ce paragraphe aux parties exécutantes maritimes. Ce projet de paragraphe ayant été déplacé pour former un projet d'article distinct, on a modifié, à des fins de clarté, le membre de phrase "Si plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables" figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36 en "Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables". Le Groupe de travail souhaitera peut-être également se demander

marchandises, ils assument une responsabilité solidaire [, de sorte que chacun d'eux est tenu de réparer la totalité de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, sans préjudice du droit d'action récursoire qu'ils pourraient avoir contre d'autres parties responsables,]<sup>409</sup> mais uniquement dans les limites prévues aux articles ~~1622~~, ~~2426~~ et ~~1864~~.

2. Sans préjudice de l'article ~~1966~~, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne ~~dépasse pas~~ doit pas dépasser les limites globales de responsabilité prévues dans la présente Convention.

[3. Lorsqu'un demandeur a obtenu gain de cause contre une partie exécutante non maritime pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises, le montant qu'il perçoit est déduit de toute demande en réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard qu'il forme par la suite contre un transporteur ou une partie exécutante maritime.]<sup>410</sup>

#### Article ~~1622~~. Retard<sup>411</sup>

~~1.~~—Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai expressément convenu ou, en l'absence d'une telle convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des conditions du contrat, des caractéristiques du transport et des circonstances du voyage par mer ou autre<sup>412</sup>.

---

si cette clarification atténue les préoccupations soulevées au paragraphe 14 du document A/CN.9/552, à l'exception de celles ayant trait à la compensation, qui est traitée au paragraphe 3 du projet d'article 21.

<sup>409</sup> Comme indiqué dans la note 4 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le membre de phrase entre crochets a été ajouté afin de clarifier la signification de l'expression "responsabilité solidaire". Cependant, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner l'usage qui est fait de cette expression dans de nombreux instruments internationaux, notamment à l'article 10-4 des Règles de Hambourg; à l'article 27-4 des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, telles qu'amendées par le Protocole de 1999 ("CIM-COTIF 1999"); à l'article 4-5 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, 2000 ("CMNI"); à l'article 30-3 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, telle qu'amendée par les protocoles de 1955 et 1975 ("Convention de Varsovie"); et à l'article 36-3 de la Convention concernant l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Montréal 1999 ("Convention de Montréal").

<sup>410</sup> Comme indiqué dans la note 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, une version révisée a été élaborée dans l'attente de la poursuite du débat concernant l'établissement d'une règle uniforme relative à la compensation, ou le renvoi de cette question au droit interne. Voir aussi *supra*, note 407. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si ce paragraphe est nécessaire ou s'il peut être supprimé.

<sup>411</sup> Modifications apportées au texte figurant dans le paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>412</sup> Le paragraphe 2 de l'article 22 (anciennement paragraphe 2 de l'article 16 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32) a été déplacé pour devenir l'article 65 dans le nouveau chapitre sur la limitation de la responsabilité.

Article ~~4723~~. Calcul de la réparation<sup>413</sup>

1. Sous réserve de l'article ~~4864~~, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus par l'article ~~711~~.
2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.
3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 sauf lorsque le transporteur et le chargeur sont convenus de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites ~~de l'article 88 du chapitre 20~~.

Article ~~2024~~. Avis de perte, de dommage ou de retard<sup>414</sup>[Variante A du paragraphe 1]<sup>415</sup>

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis<sup>416</sup> de perte ou de dommage subi par les marchandises ~~lié aux marchandises~~<sup>417</sup> indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage n'ait été donné [par le destinataire ou en son nom] au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises avant la livraison ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans [les trois jours ouvrables] [sept jours] [sept jours ouvrables au lieu de livraison] [sept jours consécutifs] suivant la livraison des marchandises. Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune<sup>418</sup> des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.]

<sup>413</sup> Texte tel qu'il figure dans le paragraphe 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>414</sup> Modifications apportées au texte figurant dans le paragraphe 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>415</sup> Comme indiqué dans la note 39 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte initial et la version révisée du paragraphe 1, suggérée au paragraphe 66 du document A/CN.9/552, ont été placés entre crochets en vue d'un débat ultérieur. La variante A du paragraphe 1 correspond au texte qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, exception faite de la suppression des mots "[un délai raisonnable]" comme décidé au paragraphe 75 du document A/CN.9/552, et des ajouts notés.

<sup>416</sup> Comme indiqué dans la note 40 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 3 du projet de convention dispose que l'avis mentionné, notamment, au paragraphe 1 peut être donné au moyen d'une communication électronique; autrement, il doit être communiqué par écrit.

<sup>417</sup> Le membre de phrase entre crochets a été supprimé car inutile dans ce paragraphe.

<sup>418</sup> Comme indiqué dans la note 43 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a estimé, au paragraphe 95 du document A/CN.9/525, que l'expression "inspection contradictoire", en anglais "concurrent inspection", conviendrait peut-être mieux pour les pays de droit romano-germanique.

[Variante B du paragraphe 1]<sup>419</sup>

1. Un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises ~~[ou lié aux marchandises]~~<sup>420</sup> indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage ~~est doit être~~ donné [par le destinataire ou en son nom] au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises avant la livraison ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans [les trois jours ouvrables] ~~[un délai raisonnable]~~<sup>421</sup> [les... jours ouvrables au lieu de livraison] [les... jours consécutifs] suivant la livraison des marchandises. [Un tribunal [peut] ~~[tient doit]~~ tenir compte de l'absence d'un tel avis lorsqu'il détermine si le demandeur s'est acquitté de la charge de la preuve qui lui incombe conformément à l'article ~~14~~17-1.] Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.]
2. Aucune réparation n'est due en vertu de l'article ~~16~~22 à moins qu'un avis de perte résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la livraison des marchandises.
3. Lorsque l'avis mentionné dans le présent article est donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises, il a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet qu'un avis donné à une partie exécutante maritime.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties à la demande ou au litige doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et doivent donner accès aux enregistrements et documents concernant le transport des marchandises.

CHAPITRE ~~6~~7. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À DES ÉTAPES PARTICULIÈRES DU ~~AU~~ TRANSPORT ~~PAR MER~~ ~~[OU AUTRES EAUX NAVIGABLES]~~

Article ~~22~~<sup>422</sup>

- ~~1. Nonobstant les dispositions de l'article 14 1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.~~
- ~~2. L'article 14 s'applique également dans le cas des événements suivants:~~
  - ~~a) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer;~~

<sup>419</sup> Comme indiqué dans la note 44 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante B du paragraphe 1 correspond au texte figurant au paragraphe 66 du document A/CN.9/552.

<sup>420</sup> Voir *infra*, note 538.

<sup>421</sup> Comme indiqué au paragraphe 75 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail a décidé de supprimer les mots "un délai raisonnable" du texte initial dont s'inspire cette variante.

<sup>422</sup> Texte supprimé du document A/CN.9/WG.III/WP.32. Comme indiqué au paragraphe 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le contenu de ce projet d'article a été fusionné avec le projet d'article 17.

- ~~b) Tentative raisonnable d'éviter un dommage à l'environnement;~~  
~~e) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.~~

Article ~~2325~~. Déroulement durant le transport par mer

[Variante A<sup>423</sup>

1. Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à un déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies [ou des biens] en mer [ou à tout autre déroutement [raisonnable]].
2. Lorsque, dans la législation nationale, un déroutement constitue en soi un manquement de la part du transporteur, un tel manquement n'a d'effet que conformément aux dispositions de la présente Convention<sup>424</sup>.]

[Variante B<sup>425</sup>

1. Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à un déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer ou à tout autre déroutement raisonnable.
2. Dans la mesure où un déroutement constitue un manquement de la part du transporteur selon une théorie juridique reconnue par la législation nationale ou dans la présente Convention, cette théorie ne s'applique que lorsqu'il y a eu déroutement déraisonnable d'un navire ~~de mer~~.
3. Lorsqu'un déroutement constitue un manquement de la part du transporteur, ce manquement n'a effet que conformément aux dispositions de la présente Convention. En particulier, un déroutement ne prive pas le transporteur des droits que lui confère la présente Convention, sauf dans la mesure prévue à l'article ~~1966~~.]

Article ~~2426~~. Marchandises en pontée sur des navires<sup>426</sup>

1. Les marchandises ne peuvent être transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont d'un navire que si
  - a) Ce transport est exigé par les lois ou les règles ou règlements administratifs applicables; ou

<sup>423</sup> Comme indiqué dans la note 59 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante A correspond au projet d'article figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>424</sup> Comme indiqué dans la note 60 du document A/CN.9/WG.III/WP.39 et dans la note 112 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, une variante de ce paragraphe serait la suivante:

“Lorsque, dans la législation nationale, un déroutement constitue en soi un manquement de la part du transporteur, un tel manquement ne priverait le transporteur ou une partie exécutante d'aucune exonération ni limitation prévue par la présente Convention.”

Dans l'hypothèse où ce libellé serait retenu, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si le paragraphe 1 est nécessaire.

<sup>425</sup> Comme indiqué dans la note 61 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la variante B correspond au projet d'article proposé au paragraphe 38 du document A/CN.9/WG.III/WP.34.

<sup>426</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 13 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

b) Elles sont transportées dans ou sur des conteneurs [adaptés au transport de marchandises en pontée] sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs; ou

c) [Dans les cas non visés par les alinéas a) ou b) du présent ~~article~~[paragraphe](#),] le transport en pontée soit est effectué conformément [au contrat de transport ou] aux coutumes, usages et pratiques du commerce, soit découle d'autres usages ou pratiques du commerce en question.

2. Si les marchandises ont été expédiées conformément aux alinéas a) ou c) du paragraphe 1, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ni du retard de livraison qui résultent des risques spéciaux que comporte leur transport en pontée. Si les marchandises sont transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1, le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison, conformément aux dispositions de la présente Convention, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elles ont été transportées sur le pont ou au-dessus du niveau du pont. Si les marchandises sont transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés par le paragraphe 1, le transporteur est responsable, indépendamment de l'article ~~1417~~, de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison qui résultent exclusivement de leur transport en pontée<sup>427</sup>.

3. Si les marchandises ont été expédiées conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1, le fait que certaines marchandises sont transportées en pontée doit être indiqué dans les données du contrat. Si tel n'est pas le cas, le transporteur assume la charge de prouver que le transport en pontée est effectué conformément à cet alinéa c) et, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable [concernant le transport](#) est émis, il n'a pas le droit de se prévaloir de cet alinéa contre un tiers qui a obtenu ce document ou cet enregistrement de bonne foi<sup>428</sup>.

[4. Si le transporteur [est responsable en vertu du visé par le](#) présent article ~~24 est responsable~~ de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées en pontée ou du retard de livraison de ces marchandises, sa responsabilité est limitée comme prévu aux articles ~~1622, et 18 64 et 66-1~~; cependant, si le transporteur et le chargeur ont [expressément] convenu que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur n'a pas le droit de limiter sa responsabilité pour une perte ou un dommage subi par les marchandises ~~[[qui résulte {exclusivement} [dans la mesure où ce dommage résulte ]~~de leur transport en pontée]<sup>429</sup>.]<sup>430</sup>

<sup>427</sup> Comme indiqué dans la note 63 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudra peut-être examiner de plus près le paragraphe 2 conjointement avec le projet d'article 17-4; cependant, les changements apportés à ce dernier rendront peut-être cet examen inutile.

<sup>428</sup> Comme indiqué dans la note 64 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la discussion sur le paragraphe 3 et sur le point de savoir s'il devrait s'appliquer aux cas où des tiers se fieraient à des documents de transport non négociables ou à des enregistrements électroniques non négociables concernant le transport se poursuivrait après l'examen de la question des droits des tiers et de la liberté contractuelle.

<sup>429</sup> Comme indiqué dans la note 67 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, les mots "qui résulte exclusivement de leur transport en pontée" ont été mis entre crochets. Une autre variante a été ajoutée.

[Article [827](#). Transport précédant ou suivant un transport par mer

1. Lorsqu'une demande ou un différend naît de la perte, du dommage ou du retard subi par les marchandises intervenant uniquement pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais ~~une ou l'autre des périodes suivantes~~:

a) ~~Entre le moment de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante et le moment de~~ avant leur chargement sur le navire;

b) ~~Entre le moment de~~ Après leur déchargement du navire jusqu'au~~et le~~ moment de leur livraison au destinataire;

et qu'au moment de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, ~~il existe~~ des dispositions d'une convention internationale [ou de la législation nationale]:

i) ~~qui~~ s'appliquent, selon leurs termes, à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période, [indépendamment du fait de savoir si l'émission d'un quelconque document est nécessaire pour rendre cette convention internationale applicable]<sup>431</sup>; et

ii) ~~qui contiennent des indications spécifiques concernant~~ prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et le délai pour agir; et

iii) ~~auxquelles il ne peut être dérogé ne peuvent être écartées~~ par contrat privé soit en aucun cas, soit au détriment du chargeur;

ces dispositions, dans la mesure où elles sont impératives comme indiqué au sous-alinéa iii) ci-dessus, l'emportent sur les dispositions de la présente Convention.]

[2. ~~Les dispositions de l'article 8 n'ont~~ Le paragraphe 1 n'a pas d'incidence sur l'application de l'article ~~1864-2~~.<sup>432</sup>]

[3. L'article [827](#) s'applique indépendamment de la législation nationale normalement applicable au contrat de transport.<sup>433</sup>]

<sup>430</sup> Comme indiqué dans la note 69 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a placé entre crochets l'ensemble du paragraphe 4 pour poursuivre le débat à une prochaine session et étudier de plus près sa relation avec le projet d'article 66.

<sup>431</sup> Comme indiqué dans la note 55 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, le texte entre crochets reflète la situation dans la Convention de 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires ("COTIF"). Une fois entré en vigueur le Protocole de 1999 portant modification de la COTIF, normalement à l'automne 2005, le Groupe de travail souhaitera peut-être supprimer ce texte.

<sup>432</sup> Si l'article 64-2 est supprimé, ce paragraphe devrait l'être aussi.

<sup>433</sup> Comme indiqué au paragraphe 54 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, ce paragraphe énonce une règle de conflit visant à préserver l'applicabilité des conventions régissant le transport intérieur. De plus, comme l'indiquent les notes 42 et 231 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été demandé, à la lumière du projet d'article 27, qu'une disposition sur le conflit de conventions soit insérée au chapitre 19. Le projet d'article 89 a été inséré en réponse à cette demande.

## CHAPITRE 78. OBLIGATIONS DU CHARGEUR

Article 2528. Remise des marchandises ~~prêtes~~ pour le transport<sup>434</sup>

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. Lorsque les marchandises sont remises dans ou sur un conteneur ou une remorque empotés par le chargeur, celui-ci doit les arrimer, les saisir et les fixer dans ou sur le conteneur ou la remorque de telle manière qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention et de déchargement du conteneur ou de la remorque, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel<sup>435</sup>.

Article 2629. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions<sup>436</sup>

Le transporteur ~~fournit~~~~doit fournir~~ au chargeur, à sa demande [et en temps utile]<sup>437</sup>, 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 2528<sup>438</sup>. [Les informations et instructions données doivent être exactes et complètes.]<sup>439</sup>

Article 2730. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents<sup>440</sup>

Le chargeur ~~fournit~~~~doit fournir~~ au transporteur [en temps utile] les informations, instructions et documents [exacts et complets]<sup>441</sup> qui sont raisonnablement nécessaires pour:

<sup>434</sup> Texte figurant dans le paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises.

<sup>435</sup> Comme indiqué dans la note 71 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, pour améliorer le libellé comme suggéré aux paragraphes 122 et 123 du document A/CN.9/552, le Groupe de travail souhaitera peut-être étudier, pour la deuxième phrase du projet d'article 28, la variante suivante: "Lorsque les marchandises sont remises dans ou sur un conteneur ou une remorque empotés par le chargeur, cette obligation englobe l'arrimage, le saisissage et la fixation des marchandises dans ou sur le conteneur ou la remorque."

<sup>436</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 15 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises.

<sup>437</sup> Comme indiqué dans la note 72 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'ancien projet d'article 28 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 a été supprimé et remplacé par une mention, dans le projet d'article 29, du fait que le chargeur devrait fournir "[en temps utile]" les informations et instructions requises.

<sup>438</sup> Comme indiqué dans la note 73 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudra peut-être examiner plus avant la variante proposée au paragraphe 128 du document A/CN.9/552, à savoir "à moins que le transporteur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du chargeur".

<sup>439</sup> Comme indiqué dans la note 74 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, cette phrase entre crochets a été ajoutée pour la suite des débats.

<sup>440</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 16 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>441</sup> Comme indiqué dans la note 75 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a ajouté, en vue de la poursuite du débat, les mots "[en temps utile]" et "[exacts et complets]".

a) La manutention et le transport des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante, ~~à moins que~~excepté dans la mesure où le chargeur ~~puisse~~peut raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur<sup>442</sup>;

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 concernant le transport, y compris les renseignements visés à l'article ~~3438~~3438-1 b) et c), le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat, ~~et le nom du destinataire éventuel et le nom de la personne à l'~~ou l'ordre de laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport doit éventuellement être émis, à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur.

#### ~~Article 28~~<sup>443</sup>

~~Les informations, instructions et documents que le chargeur et le transporteur se communiquent en vertu des articles 26 et 27 doivent être fournis en temps utile et être exacts et complets.~~

#### Article ~~29~~31. Fondement de la responsabilité du chargeur<sup>444</sup>

1. Le chargeur est responsable<sup>445</sup> ~~du préjudice matériel résultant~~ de<sup>446</sup> la perte, du dommage [, du retard]<sup>447</sup> ou du préjudice corporel causé par les marchandises, et du non-respect des obligations qui lui incombent en vertu de l'article ~~2528~~2528 et de l'alinéa a) de l'article ~~2730~~2730, [sauf si] [~~sauf si~~ et dans la mesure où] [~~excepté dans la mesure où~~] il prouve qu'aucune faute de sa part ni de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article ~~3235~~3235 n'a causé cette perte, ce dommage [, ce retard] ou ce préjudice corporel [~~ou n'y a contribué~~].

<sup>442</sup> Comme indiqué dans la note 76 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte actuel a été conservé en vue de la poursuite du débat mais on a ajouté, à la fin de l'alinéa a), le texte "excepté dans la mesure où le chargeur peut raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur".

<sup>443</sup> Texte du document A/CN.9/WG.III/WP.32 supprimé, comme indiqué au paragraphe 17 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Voir *supra*, note 437.

<sup>444</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 18 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>445</sup> Comme indiqué dans la note 77 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 31-1 a été reformulé pour faire pendant à la disposition du projet d'article 17-1 traitant de la responsabilité du transporteur, qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36. L'indication des parties envers lesquelles le chargeur est responsable a été supprimée conformément au projet d'article 17 et, comme noté au paragraphe 144 du document A/CN.9/552, il faudrait peut-être réexaminer ultérieurement la question de la responsabilité envers le destinataire et la partie contrôlante, telle qu'initialement exposée au projet d'article 29 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>446</sup> Les mots "du préjudice matériel résultant de" ont été supprimés pour aligner l'article sur le projet d'article 17.

<sup>447</sup> Comme indiqué dans la note 78 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le mot "retard" est utilisé pour faire pendant au projet d'article 17, mais a été placé entre crochets car il n'a pas encore été spécifiquement examiné dans le contexte du projet d'article 31.

[Variante A du paragraphe 2<sup>448</sup>

2. Le chargeur est responsable<sup>449</sup> de la perte ou du dommage causé par le non-respect des obligations qui lui incombent en vertu des alinéas b) et c) de l'article ~~27~~30.]

[Variante B du paragraphe 2<sup>450</sup>

2. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur, au moment de la réception des marchandises par ce dernier, ~~l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui que les informations, instructions et documents qu'il est tenu de fournir conformément aux alinéas b) et c) de l'article 30 sont exacts, complets et fournis en temps utile, et H-il doit~~ indemniser le transporteur de toute perte, tout dommage et toute dépense provenant ou résultant ~~d'inexactitudes sur ces points du non-respect des obligations qui lui incombent en vertu des alinéas b) et c) de l'article 30.~~ Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limite d'aucune façon sa responsabilité sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.]

3. Lorsque la perte ou le préjudice matériel [ou corporel] résulte du non-respect à la fois par le chargeur et par le transporteur de leurs obligations respectives, le chargeur et le transporteur sont conjointement responsables envers le destinataire ou la partie contrôlante<sup>451</sup> de cette perte ou ce préjudice matériel [ou corporel]<sup>452</sup>.

Article ~~29 bis~~32. Fausse déclaration grave du chargeur<sup>453</sup>

Un transporteur n'est pas responsable du retard de livraison, de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises si le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration grave sur la nature ou la valeur des marchandises dans le contrat de transport, ~~ou un~~ document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport.<sup>454</sup>

<sup>448</sup> Comme indiqué dans la note 80 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a conservé entre crochets une règle de responsabilité sans faute dans les cas où le chargeur ne respecterait pas les prescriptions des alinéas b) et c) du projet d'article 30.

<sup>449</sup> Voir *supra*, note 445.

<sup>450</sup> Comme indiqué dans la note 82 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, une disposition analogue à l'article III.5 des Règles de La Haye a été insérée entre crochets. Cette disposition a été révisée comme indiqué à partir de la version figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>451</sup> Comme indiqué dans la note 83 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudrait peut-être réexaminer ultérieurement la question de la responsabilité envers le destinataire et la partie contrôlante.

<sup>452</sup> Comme indiqué dans la note 84 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a conservé, en vue d'un débat ultérieur, le paragraphe 3 de la Variante B du projet d'article 31 (A/CN.9/WG.III/WP.32). Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si cette disposition sur les causes concomitantes devrait également faire pendant au paragraphe correspondant du projet d'article 17.

<sup>453</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 20 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>454</sup> Comme indiqué dans la note 90 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le projet d'article 32 a été placé entre crochets, et les questions de la causalité et des dommages-intérêts pour retard seront examinées lors d'une session ultérieure. En outre, le projet d'article 32 pourrait être inséré dans le chapitre 6 portant sur la responsabilité du transporteur.

Article 30<sup>455</sup>Variante A

~~— Le chargeur est responsable envers le transporteur de toute perte ou tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et de tout manquement aux obligations lui incombant en vertu de l'article 25, à moins qu'il ne prouve que cette perte ou ce préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences.~~

Variante B

~~— Un chargeur n'est pas responsable d'une perte ou d'un dommage subi par le transporteur ou un navire résultant d'une cause quelconque en l'absence d'un acte, d'une faute ou d'une négligence de sa part [ ou de la part de ses mandataires ou préposés].~~

Variante C

~~— Le chargeur est responsable envers le transporteur de toute perte ou tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et de tout manquement aux obligations lui incombant en vertu de l'article 25, à moins qu'il ne prouve qu'il n'a pas causé cette perte ou ce préjudice ou qu'il n'y a pas contribué.~~

Article 3033. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses<sup>456</sup>

1. Le terme "marchandises dangereuses" désigne des marchandises qui, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance de présenter un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement.
2. Le chargeur doit apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément aux règles, règlements ou autres exigences des autorités qui s'appliquent à n'importe qu'elle étape du transport prévu, faute de quoi il est responsable envers le transporteur et toute partie exécutante de toute perte, de tout dommage, de tout retard et de toute dépense découlant ou résultant directement ou indirectement du non-respect de cette obligation.
3. Le chargeur doit informer le transporteur de la dangerosité des marchandises rapidement avant que l'expéditeur ne les remette à ce dernier ou à une partie exécutante. Si le chargeur manque à son obligation d'information et que le transporteur ou la partie exécutante n'ait pas autrement connaissance de la dangerosité des marchandises, le chargeur est responsable envers le transporteur et

<sup>455</sup> Texte du document A/CN.9/WG.III/WP.32 supprimé, comme indiqué au paragraphe 18 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>456</sup> Le présent texte refléterait apparemment mieux la discussion et la demande du Groupe de travail, dont il est rendu compte aux paragraphes 146 à 148 du document A/CN.9/552. Il remplace le texte précédemment proposé au paragraphe 19 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

toute partie exécutante de toute perte, de tout dommage, de tout retard et de toute dépense découlant ou résultant directement ou indirectement de l'expédition.

Article ~~31~~34. Acceptation des droits et obligations du chargeur<sup>457</sup>

Si une personne identifiée comme "chargeur" dans les données du contrat, bien que n'étant pas le chargeur tel que défini à l'article 1 ~~4h~~, [accepte] [reçoit] [~~devient porteur du~~] [le] document de transport ou [l']enregistrement électronique concernant le transport, elle a) [est soumise aux responsabilités et obligations] qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article ~~57~~59, et b) bénéficie des droits et exonérations reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre ~~43~~14.

Article ~~32~~35. ~~Responsabilité à l'égard des sous-traitants, employés et agents~~  
Responsabilité du chargeur du fait d'autrui<sup>458</sup>

Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne à qui il a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, y compris de ses sous-traitants, employés, mandataires et toutes autres personnes [~~excepté le transporteur ou les parties exécutantes~~] qui agissent, soit directement soit indirectement, à sa demande ou sous sa supervision ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le chargeur n'est tenu responsable en vertu ~~de la présente disposition 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<sup>459</sup>.

[Article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur<sup>460</sup>

Lorsque le contrat de transport prévoit que la responsabilité du chargeur ou de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur cessera, intégralement ou en partie, lors d'un certain événement ou après un moment donné, cette cessation n'a aucun effet:

a) Sur toute responsabilité incombant en vertu du présent chapitre au chargeur ou à une personne viséementionnée à l'article ~~31~~34; ou

<sup>457</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 21 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Comme indiqué dans la note 91 de ce document, il faudrait réfléchir davantage à la portée exacte de la disposition et déterminer si elle ne devrait constituer qu'une règle supplétive lorsque l'identité du chargeur contractuel n'est pas connue.

<sup>458</sup> Modifications apportées au texte figurant au paragraphe 22 du document A/CN.9/WG.III/WP.39 pour aligner cette disposition sur l'article 19, relatif à la responsabilité du transporteur du fait d'autrui.

<sup>459</sup> Comme indiqué dans la note 94 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte actuel a été conservé en vue de discussions ultérieures, et les questions concernant l'articulation entre cette disposition, d'une part, et les projets d'articles 14-2 et 32, d'autre part, devraient être examinées lors d'une session ultérieure.

<sup>460</sup> Aucun article 43-2 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, extrait du chapitre 9 sur le fret, à présent supprimé, pour être inséré ici.

- b) Sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a une garantie suffisante<sup>461</sup> couvrant le règlement de ce montant;
- c) Dans la mesure où elle est incompatible avec l'article ~~62~~63<sup>462</sup>.]

#### CHAPITRE 89. DOCUMENTS DE TRANSPORT ET ENREGISTREMENTS ÉLECTRONIQUES CONCERNANT LE TRANSPORT<sup>463</sup>

Article ~~33~~37. Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport

Lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante:

- a) L'expéditeur est en droit d'obtenir un document de transport ou, ~~si le transporteur y consent sous réserve de l'article 5 a)~~, un enregistrement électronique concernant le transport constatant la réception des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante; et
- b) Le chargeur ou, si ce dernier ~~l'indique en donne instruction~~ au transporteur, la personne mentionnée à l'article ~~3~~34, est en droit d'obtenir du transporteur un document de transport négociable, ou sous réserve de l'article 5 a), un enregistrement électronique négociable concernant le transport, approprié sauf si le chargeur et le transporteur sont convenus, expressément ou tacitement, de ne pas utiliser de document de transport négociable ou d'enregistrement électronique négociable concernant le transport, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser. ~~Si, conformément à l'article 3, le transporteur et le chargeur sont convenus d'utiliser un enregistrement électronique, le chargeur est en droit d'obtenir du transporteur un enregistrement électronique négociable, sauf s'ils sont convenus de ne pas utiliser un tel enregistrement, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser.~~<sup>464</sup>

<sup>461</sup> Le projet d'article 45 figurant précédemment dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 ayant été supprimé, les mots "en vertu de l'article 45 ou autrement" l'ont été aussi en conséquence.

<sup>462</sup> Comme indiqué *infra*, dans la note 535, le projet d'article 62 qui figurait précédemment dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 a été supprimé en faveur du projet d'article 61 *bis*, renuméroté projet d'article 63.

<sup>463</sup> Excepté pour ce qui est de la numérotation, des améliorations de forme et des titres proposés pour les projets d'articles, ainsi que des modifications approuvées par le Groupe de travail au paragraphe 200 du document A/CN.9/576 (pour l'article 37) et aux paragraphes 207, 209 et 210 de ce même document (pour l'article 39) après l'examen des aspects relatifs au commerce électronique, le présent chapitre reproduit pour l'essentiel le texte qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>464</sup> Comme indiqué dans la note 127 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, en ce qui concerne l'alinéa a), il a été reconnu que, du fait que tous les documents de transport tels que définis à l'article 1 n) ne servaient pas à constater la réception des marchandises par le transporteur, il était important d'indiquer clairement que dans cet alinéa a), le document de transport devrait remplir la fonction de récépissé.

Article [3438](#). Données du contrat

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique [concernant le transport](#) visé à l'article [3337](#) doivent comprendre notamment:

- a) Une description des marchandises;
- b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive lesdites marchandises;
- c)
  - i) Le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité, tels que fournis par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises; et
  - ii) Le poids tel que fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises<sup>465</sup>;
- d) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment auquel le transporteur ou une partie exécutante les reçoit pour le transport;
- e) Le nom et l'adresse du transporteur; et
- f) La date:
  - i) à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises; ou
  - ii) à laquelle les marchandises ont été mises à bord du navire; ou
  - iii) à laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique [concernant le transport](#) a été émis<sup>466</sup>.

2. L'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée au paragraphe 1 désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:

- a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et

---

<sup>465</sup> Comme indiqué dans la note 129 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a exprimé la crainte au paragraphe 28 du document A/CN.9/526, que cette disposition ne soit interprétée comme imposant au chargeur une lourde responsabilité, ce à quoi on a répondu qu'elle n'était pas censée créer de responsabilité quelconque pour le chargeur. Le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager de remplacer les mots "tel que fourni par le chargeur" par "s'il est fourni par le chargeur".

<sup>466</sup> Comme indiqué dans la note 130 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été suggéré que le Groupe de travail envisage de modifier le paragraphe 1 de façon à inclure le nom et l'adresse du destinataire parmi les données du contrat devant figurer dans le document de transport. Voir également, *infra*, les propositions de modification du projet d'article 48. Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si le nom et l'adresse du destinataire doivent figurer sur une liste d'éléments obligatoires. Il voudra peut-être en outre examiner quelle serait la sanction en cas de non-communication des informations obligatoires. Cette sanction pourrait être différente selon qu'un document de transport est négociable ou non.

b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport.

#### Article ~~3539~~ Signature<sup>467</sup>

a)1. Un document de transport est doit être signé par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.

b)2. Un enregistrement électronique concernant le transport est authentifié par doit comporter la signature électronique du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier. ~~Aux fins de la présente disposition, une telle signature électronique désigne des données sous forme électronique contenues dans l'enregistrement électronique ou logiquement associées d'une autre manière audit enregistrement, qui sont utilisées pour identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique et pour indiquer que le transporteur approuve cet enregistrement. Cette signature électronique doit identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique concernant le transport et indiquer que le transporteur autorise cet enregistrement~~<sup>468</sup>.

#### Article ~~3640~~ Carence des données du contrat

1. Le défaut d'une ou de plusieurs des données du contrat visées à l'article ~~3438~~-1, ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs de ces données, n'a pas en soi d'incidence sur la nature juridique ou la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport.

2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, la date est considérée comme étant:

a) Si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle toutes les marchandises indiquées dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport ont été chargées sur le navire; ou

<sup>467</sup> Ce projet d'article a été revu par le Groupe de travail, comme indiqué, lors de son examen des aspects du projet de convention liés au commerce électronique. Le texte initial, qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, était accompagné de la note 132; laquelle indiquait ce qui suit: "Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si le terme "signature" devrait être défini comme, par exemple, à l'article 14-3 des Règles de Hambourg, en particulier à la lumière de la pratique moderne".

<sup>468</sup> Après avoir examiné les dispositions du projet de convention relatives au commerce électronique à sa quinzième session, le Groupe de travail a approuvé, en vue de la poursuite de son débat, ces modifications aux paragraphes 205 et 207 du document A/CN.9/576. La Loi type de la CNUDCI sur les signatures électroniques (2001) définit une signature électronique comme suit: "données sous forme électronique contenues dans un message de données ou jointes ou logiquement associées audit message, pouvant être utilisées pour identifier le signataire dans le cadre du message de données et indiquer qu'il approuve l'information qui y est contenue". Ce terme n'apparaissant qu'une seule fois dans le projet de convention, sa définition ne semble pas nécessaire. La disposition mentionne toutefois les fonctions essentielles d'une signature électronique (identifier le signataire et indiquer que ce dernier approuve l'enregistrement). La seule différence avec la Loi type est que la disposition du projet de convention emploie le verbe "autoriser" au lieu d'"approuver".

b) Si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises.

[3. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut réfuter cette présomption s'il prouve que le navire était l'objet, au moment du transport, d'un affrètement coque nue qui transfère la responsabilité contractuelle du transport des marchandises à un affréteur coque nue identifié. [Si le propriétaire inscrit réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu du présent article, l'affréteur coque nue au moment du transport est présumé être le transporteur de la même manière que le propriétaire inscrit était présumé être le transporteur.]]<sup>469</sup>

4. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit ~~du chargeur de l'expéditeur~~, le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport constitue selon le cas, soit une présomption simple, soit une preuve péremptoire, en vertu de l'article 3943 que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment où ~~le chargeur l'expéditeur~~ les a remises au transporteur ou à une partie exécutante.

Article 3741. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat

Le transporteur, s'il agit de bonne foi lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport, peut apporter des réserves aux informations mentionnées à l'article 3438-1 a), 3438-1 b) ou 3438-1 c) dans les cas et de la manière décrits ci-dessous pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par le chargeur:

a) S'agissant de marchandises non conteneurisées:

i) si le transporteur peut montrer qu'il n'avait pas de moyen raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, il peut en faire état dans les données du contrat en indiquant les informations en question; ou

ii) si le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

b) S'agissant de marchandises qui sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, sauf si<sup>470</sup> le transporteur ou une partie

<sup>469</sup> Comme indiqué dans la note 137 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, selon l'opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail, le paragraphe 3 mettait en évidence un problème sérieux qui devait être traité dans le projet de convention, mais la question exigeait une étude plus approfondie des autres moyens de régler ce problème et la disposition telle qu'elle était rédigée n'était pas encore satisfaisante. Le Groupe de travail a décidé de maintenir le paragraphe 3 entre crochets dans le projet de convention et de l'examiner d'une façon plus détaillée à une date ultérieure.

<sup>470</sup> Comme indiqué dans la note 140 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le membre de phrase "sauf si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a, d'une autre manière, effectivement connaissance du contenu du

exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a, d'une autre manière, effectivement connaissance du contenu du conteneur avant l'émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport, à condition toutefois que dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes<sup>471</sup>, le transporteur peut inclure dans les données du contrat une réserve concernant:

- i) les marques principales apposées sur les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur; ou
  - ii) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité de marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur;
- c) S'agissant de marchandises remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, le transporteur peut apporter des réserves à toute mention du poids des marchandises ou du poids d'un conteneur et de son contenu en indiquant expressément qu'il n'a pas pesé le conteneur:
- i) s'il peut montrer que ni lui ni une partie exécutante n'ont pesé le conteneur; et si le chargeur et le transporteur ne sont pas convenus avant l'expédition de peser le conteneur et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou
  - ii) s'il peut montrer qu'il n'y avait pas de moyen commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur<sup>472</sup>.

Article 3842. Moyen raisonnable de vérification et bonne foi

Aux fins de l'article 3741:

- a) Un "moyen raisonnable de vérification" doit être non seulement matériellement praticable mais aussi commercialement raisonnable;

---

conteneur avant l'émission du document de transport, à condition, toutefois, que dans ce cas, le transporteur puisse inclure une telle clause s'il a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur concernant le contenu du conteneur sont inexactes" a été placé dans le chapeau, alors qu'il se trouvait initialement à la fin de l'alinéa, pour bien montrer qu'il est censé s'appliquer à l'ensemble de l'alinéa.

<sup>471</sup> Comme indiqué dans la note 141 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, une autre suggestion était d'inclure également dans l'alinéa b) une disposition semblable à l'alinéa a) ii) pour traiter du cas où le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur au sujet du contenu du conteneur sont inexactes. Le Groupe de travail voudra peut-être en outre prendre note des suggestions faites au paragraphe 37 du document A/CN.9/526, à savoir de faire obligation au transporteur qui décide d'assortir de réserves les informations données dans le document de transport d'en consigner les raisons, de traiter dans le projet de convention du cas où le transporteur accepte de ne pas assortir de réserves la description des marchandises, par exemple pour ne pas gêner l'émission d'un crédit documentaire, mais obtient une garantie du chargeur. On a aussi émis l'idée que si le transporteur, agissant de mauvaise foi, s'était abstenu de son plein gré de faire des réserves sur les informations dans les données du contrat, un tel comportement devrait être sanctionné et que le transporteur ne devrait pouvoir invoquer aucune limitation de responsabilité.

<sup>472</sup> Comme indiqué dans la note 142 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été suggéré d'ajouter un libellé approprié pour traiter du cas où il n'y avait pas de possibilité commercialement raisonnable de peser le conteneur. L'adverbe "commercialement" a cependant été jugé inutile compte tenu de la définition à l'article 42 a) et a été supprimé.

b) Le transporteur agit de “bonne foi” en émettant un document de transport ou un enregistrement électronique [concernant le transport](#):

i) s’il ignore effectivement que l’une quelconque des indications essentielles figurant dans le document ou l’enregistrement électronique est gravement fausse ou trompeuse; et

ii) s’il n’a pas intentionnellement omis de déterminer si une indication essentielle figurant dans le document ou l’enregistrement est fausse ou trompeuse parce qu’il pense que cette indication est susceptible d’être gravement fausse ou trompeuse;

c) Il incombe à la partie alléguant que le transporteur n’a pas agi de bonne foi lorsqu’il a émis un document de transport ou un enregistrement électronique [concernant le transport](#) de prouver ses allégations.

#### Article ~~39~~43. Présomption simple et preuve péremptoire

Sauf disposition contraire de l’article ~~40~~44, un document de transport ou un enregistrement électronique [concernant le transport](#) qui atteste la réception des marchandises constitue:

a) Une présomption simple de la réception par le transporteur des marchandises décrites dans les données du contrat; et

b) Une preuve péremptoire de la réception par le transporteur des marchandises décrites dans les données du contrat:

[i] si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable [concernant le transport](#) a été transféré à un tiers agissant de bonne foi; [ou

ii) variante A du sous-alinéa ii)<sup>473</sup>

si une personne agissant de bonne foi a payé un prix ou a de toute autre manière modifié sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat.]

ii) variante B du sous-alinéa ii)

si aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable [concernant le transport](#) n’a été émis et si le destinataire a acheté et payé les marchandises en se fiant à leur description figurant dans les données du contrat.]<sup>474</sup>

<sup>473</sup> Cette variante se fonde sur le texte initial du projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>474</sup> Comme indiqué dans la note 145 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, l’opinion qui a prévalu au sein du Groupe de travail a été qu’il fallait conserver l’alinéa b) ii) entre crochets et prier le secrétariat d’y apporter les modifications nécessaires en tenant dûment compte des points de vue qui avaient été exprimés et des suggestions qui avaient été faites dans les paragraphes 45 à 47 du document A/CN.9/526. La variante B a été proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 pour répondre à la remarque selon laquelle la variante A semblait introduire un usage nouveau des documents non négociables inconnu dans le droit européen.

Article ~~4044~~. Force probante des réserves

Si les données du contrat comprennent une réserve conforme aux prescriptions de l'article ~~3741~~, le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport ne constitue pas une présomption simple ou une preuve péremptoire en vertu de l'article ~~3943~~ dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises<sup>475</sup>.

~~CHAPITRE 9. FRET~~<sup>476</sup>~~Article 41~~

~~[1. — Le fret est acquis à la livraison des marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 7-3 [et est exigible lorsqu'il est acquis], à moins que les parties n'aient convenu que le fret est acquis, intégralement ou en partie, à un moment antérieur.~~

~~2. — Sauf convention contraire, aucun fret n'est dû pour des marchandises perdues avant que le fret correspondant à ces marchandises ne soit acquis.~~

<sup>475</sup> Comme indiqué dans la note 146 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail voudra peut-être examiner la variante du projet d'article 44 suggérée aux paragraphes 153 et 154 du document A/CN.9/WG.III/WP.21:

“Si les données du contrat comprennent une réserve, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une présomption absolue en vertu de l'article 43, dans la mesure où cette réserve est apportée à la description des marchandises, lorsque celle-ci ‘produit des effets’ conformément au paragraphe 2.”

Il serait alors nécessaire d'ajouter une nouvelle disposition, éventuellement sous forme de paragraphe 2, qui pourrait être libellée comme suit:

“Une réserve dans les données du contrat produit des effets aux fins du paragraphe 1 dans les circonstances suivantes:

- a) Pour les marchandises non conteneurisées, une réserve conforme aux prescriptions de l'article 41 produit des effets correspondant à son libellé;
- b) Pour des marchandises expédiées en conteneur fermé, une réserve conforme aux prescriptions de l'article 41 produit des effets correspondant à son libellé:
  - i) si le transporteur ou une partie exécutante livre le conteneur intact et non endommagé, hormis tout dommage au conteneur dépourvu de lien de causalité avec une perte ou un dommage quelconque subi par les marchandises; et
  - ii) s'il n'existe aucune preuve qu'après sa réception par le transporteur ou une partie exécutante, le conteneur a été ouvert avant la livraison, sauf si:
    - 1) le conteneur a été ouvert à des fins d'inspection;
    - 2) l'inspection a été réalisée en présence de témoins appropriés; et
    - 3) le conteneur a été dûment refermé après l'inspection, et a été à nouveau scellé s'il avait été scellé avant l'inspection.”

<sup>476</sup> Le texte figurant précédemment dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 a été supprimé, comme indiqué au paragraphe 23 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. L'ancien projet d'article 43-2 du document A/CN.9/WG.III/WP.32 a été conservé, comme convenu, mais inséré au chapitre 8 (obligations du chargeur), après le projet d'article 35, en tant que nouveau projet d'article 36. L'ancien projet d'article 45-1 du document A/CN.9/WG.III/WP.32 a été conservé, mais compte tenu de la suppression du chapitre 9 (fret), il deviendra le projet d'article 45, dans le chapitre 9 (documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport).

Article 42

Variante A

~~1. Le fret est exigible lorsqu'il est acquis, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est exigible, intégralement ou en partie, à un moment antérieur ou ultérieur.~~

~~2. Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, le fret demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison.~~

~~3. Sauf convention contraire, le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle formée par le chargeur ou le destinataire contre le transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi].~~

Variante B

~~— Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, sauf convention contraire, le fret demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison, et le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle opposée par le chargeur ou le destinataire au transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi].~~

Article 43<sup>477</sup>

~~1. Sauf convention contraire, le chargeur est tenu de payer le fret et autres frais accessoires au transport des marchandises.~~

~~2. Lorsque le contrat de transport prévoit que la responsabilité du chargeur ou de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur cessera, intégralement ou en partie, lors d'un certain événement ou après un moment donné, cette cessation n'a aucun effet:~~

~~a) Sur toute responsabilité incombant en vertu du chapitre 7 au chargeur ou à une personne visée à l'article 31; ou~~

~~b) Sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a, en vertu de l'article 45 ou autrement, une garantie suffisante couvrant le règlement de ce montant;~~

~~c) Dans la mesure où elle est incompatible avec les dispositions de l'article 62.~~

<sup>477</sup> Ancien projet d'article 43-2 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 conservé, comme convenu, mais inséré à la fin du chapitre 8 en tant que projet d'article 36.

[Article 44.5. "Fret payé d'avance"<sup>478</sup>

1.— Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont tenus de régler le fret. ~~La présente disposition. Le présent article~~ ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.]

~~— [Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, il est présumé que le chargeur est tenu de payer le fret.]~~

2.— Variante A du paragraphe 2

~~— Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention "fret payable à destination" ou une mention similaire, [cette mention avertit le destinataire qu'il peut être tenu de payer le fret] [le droit du destinataire d'obtenir livraison des marchandises est subordonné au paiement du fret].~~

Variante B du paragraphe 2

~~— Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention "fret payable à destination" ou une mention similaire, cette mention implique que, outre le chargeur, tout porteur ou destinataire prenant livraison des marchandises ou exerçant tout droit relatif à ces dernières devient responsable du fret.~~

## Article 45

1.— ~~[Nonobstant toute convention contraire,] lorsque et dans la mesure où, en vertu de la loi nationale applicable au contrat de transport, le destinataire est tenu d'effectuer les paiements visés ci après, le transporteur a le droit de retenir les marchandises jusqu'à ce que le paiement:~~

~~— a) Du fret, du faux fret, des surestaries, des contrestaries et de toutes autres dépenses remboursables encourues par le transporteur en rapport avec les marchandises;~~

~~— b) De tous dommages intérêts dus au transporteur en vertu du contrat de transport;~~

~~— c) De toute contribution à l'avarie commune due au transporteur en rapport avec les marchandises;~~

~~ait été effectué, ou qu'une garantie suffisante couvrant ce paiement ait été constituée.~~

2.— ~~Lorsque le paiement visé au paragraphe 1 à l'alinéa a) du présent article n'a pas été effectué, ou ne l'a pas été intégralement, le transporteur a le droit de vendre les marchandises (conformément à la procédure éventuellement prévue par la loi~~

<sup>478</sup> Ancien projet d'article 44-1 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 conservé, comme convenu (voir par. 162 à 164 du document A/CN.9/WG.III/WP.552), en tant que projet d'article 45.

~~nationale applicable) et de prélever les montants qui lui sont dus (y compris les dépenses liées à ce recours) sur le produit de cette vente. Tout solde du produit de cette vente est mis à la disposition du destinataire.~~

## CHAPITRE 10. LIVRAISON AU DESTINATAIRE<sup>479</sup>

### Article 46. Obligation de prendre livraison

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire [qui exerce l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport]<sup>480</sup> ~~prend~~ doit prendre livraison des marchandises au moment et au lieu visés mentionnés à l'article ~~711-34~~. [Si le destinataire, manquant à cette obligation, laisse les marchandises sous la garde du transporteur ou de la partie exécutante, le transporteur ou la partie exécutante agit vis-à-vis des marchandises comme un mandataire du destinataire, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur [ou de la partie exécutante]<sup>481</sup> commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit téméairement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.]<sup>482</sup>

### Article 47. Obligation d'accuser réception

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire ~~confirme la livraison~~ doit accuser réception<sup>483</sup> des marchandises ~~par le des mains du~~ transporteur ou de la partie exécutante de la manière qui est coutumière au lieu de destination.

### Article 48. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis

Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'a été émis, les alinéas suivants s'appliquent:

<sup>479</sup> Texte du présent chapitre repris du document A/CN.9/WG.III/WP.32, auquel des améliorations et des modifications sont proposées.

<sup>480</sup> Comme indiqué dans la note 160 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a dit préférer que l'obligation de prendre livraison ne soit subordonnée à l'exercice d'aucun droit par le destinataire mais soit au contraire inconditionnelle.

<sup>481</sup> Comme indiqué dans la note 161 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour éliminer le risque que la responsabilité des parties exécutantes puisse être engagée du fait de l'acte ou de l'omission du transporteur sur le fondement de la deuxième phrase du projet d'article 46, on a suggéré d'ajouter les mots "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du transporteur".

<sup>482</sup> Comme indiqué dans la note 162 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été suggéré de fusionner les projets d'articles 46 et 51, 52 et 53 ou, afin de réduire la confusion causée par l'interaction entre les projets d'articles 46 et 51, 52 et 53, de supprimer la deuxième phrase de l'article 46, les articles 51, 52 et 53 demeurant des articles distincts. La seconde de ces solutions a été retenue et la dernière phrase a été placée entre crochets.

<sup>483</sup> Il a été jugé préférable de supprimer les mots "confirme la livraison" et de les remplacer par "doit accuser réception", car le destinataire pourrait confirmer ses propres actes mais non le fait que le transporteur s'est acquitté de son obligation.

a) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas indiqués dans les données du contrat, la partie contrôlante ~~en avise le~~ doit les indiquer au transporteur, avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination<sup>484</sup>;

b) Variante A de l'alinéa b)<sup>485</sup>

Le transporteur ~~livre~~ doit livrer, au moment et au lieu mentionnés à l'article ~~711-34~~, les marchandises au destinataire sur production, par ce dernier, d'un document d'identification approprié<sup>486</sup>;

Variante B de l'alinéa b)

Le transporteur doit livrer au destinataire les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4. Pour obtenir livraison, le destinataire doit produire un document d'identification approprié.

Variante C de l'alinéa b)

Le transporteur doit livrer au destinataire les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4. Il peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire ne produit pas de document d'identification approprié.

c) Si le destinataire ne demande pas livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur ~~avise~~ doit en aviser ~~en conséquence~~ la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur ~~doit~~ doit donner des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article ~~31-34~~ est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa. Le transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur conformément au présent l'alinéa est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.<sup>487</sup>

<sup>484</sup> Comme indiqué dans la note 164 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la proposition faite au paragraphe 75 du document A/CN.9/526 concernant l'identité du destinataire a été incorporée dans le texte. Voir aussi *supra*, la note se rapportant au projet d'article 38-1 f).

<sup>485</sup> Comme indiqué dans la note 165 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, cette variante se fonde sur le texte initial du projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>486</sup> Comme indiqué dans la note 166 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la proposition faite au paragraphe 76 du document A/CN.9/526 de réviser l'alinéa b) de façon à indiquer que le transporteur avait le droit, mais non pas l'obligation, de refuser la livraison si aucun document d'identification approprié ne lui était présenté a été incorporé dans le texte de la variante B comme de la variante C.

<sup>487</sup> Comme indiqué dans la note 167 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été dit, lors de l'examen du projet d'article 49 b) et c), que les principes exprimés dans ces dispositions devaient également s'appliquer lorsque aucun instrument négociable n'avait été émis. Une disposition dans ce sens a été incorporée en tant qu'alinéa c).

Article 49. Livraison lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis

Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis, les dispositions alinéas suivantes s'appliquent:

a) i) Sans préjudice de l'article 46, le porteur d'un document de transport négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre doit livrer les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 711-34 à ce porteur contre remise du document de transport négociable. Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'avoir tout effet ou validité.

ii) Sans préjudice de l'article 46, le porteur d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre doit livrer les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 711-34 à ce porteur si celui-ci démontre conformément aux règles de procédures mentionnées à l'article 6 qu'il est le porteur de l'enregistrement. Dès cette livraison, l'enregistrement cesse d'avoir tout effet ou validité<sup>488</sup>.

b) Si le porteur ne demande pas livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur avise doit en aviser en conséquence la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier ou de trouver la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur donne doit donner au transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 3134 est réputée être le chargeur aux fins du présent alinéa<sup>489</sup>.

c) [Nonobstant la disposition de l'alinéa d) du présent article,]<sup>490</sup> le transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du

<sup>488</sup> Comme indiqué dans la note 168 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, sous réserve de la mise en garde consignée au paragraphe 80 du document A/CN.9/526, selon laquelle le Groupe de travail devrait soigneusement examiner l'équilibre entre les différents droits et obligations des parties, et leurs conséquences, afin de parvenir à une solution bien pesée et réaliste, comme indiqué au paragraphe 81 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail a jugé les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) généralement acceptables quant au fond.

<sup>489</sup> Comme indiqué dans la note 169 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la proposition au paragraphe 82 du document A/CN.9/526 selon laquelle le transporteur devrait être tenu d'accepter le document de transport négociable et, si le porteur du document ne demandait pas livraison des marchandises, d'en aviser la partie contrôlante semble être déjà traitée dans le texte de l'alinéa b).

<sup>490</sup> Comme indiqué dans la note 170 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été estimé qu'on ne voyait pas bien comment s'articulaient les alinéas c) et d), attendu que, dans cette dernière disposition, le porteur de bonne foi acquérait une certaine protection juridique, alors que sa position juridique n'était pas claire. Un lien existe déjà entre ces alinéas c) et d), car l'alinéa c) commence par les mots "Nonobstant l'alinéa d)". D'autres solutions sont possibles, par

chargeur conformément à l'alinéa b) ~~du présent article~~ est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport [au porteur]<sup>491</sup>, indépendamment du fait de savoir si le document de transport négociable lui a été remis, ou si la personne demandant livraison en vertu d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport a démontré, conformément aux règles de procédures visées à l'article 6, qu'elle est le porteur.

Variante A de l'alinéa d)<sup>492</sup>

d) [Sous réserve des dispositions de l'alinéa c) ~~ci-dessus~~]<sup>493</sup> si le transporteur livre les marchandises au lieu de destination sans que le document de transport négociable lui soit remis ou sans que soit faite la démonstration visée à l'alinéa a) ii) ~~ci-dessus~~, une personne qui devient porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport n'acquiert des droits [opposables au transporteur]<sup>494</sup> en vertu du contrat de transport: i) que si la transmission du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises; ou ii) que si cette personne, au moment où elle est devenue porteur, n'a pas eu ~~ou~~ et n'a pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison. [Le présent alinéa ne s'applique pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c) ~~ci-dessus~~.]<sup>495</sup>

Variante B de l'alinéa d), qui comprend les alinéas d) et e)<sup>496</sup>

d) Si les marchandises sont livrées conformément à l'alinéa c), une personne qui devient le porteur après que le transporteur a livré les

exemple, faire commencer l'alinéa d) par les mots "Sous réserve des dispositions" ou ajouter à la fin de cet alinéa une phrase libellée comme suit: "Le présent alinéa ne s'applique pas lorsque le transporteur livre les marchandises conformément à l'alinéa c)." Ces diverses possibilités sont provisoirement placées entre crochets.

<sup>491</sup> Il est proposé de supprimer les crochets entourant les mots "au porteur", qui figuraient initialement dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21, et de conserver ces mots pour clarifier le texte.

<sup>492</sup> Texte tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, révisé comme indiqué.

<sup>493</sup> Voir *supra*, note 490.

<sup>494</sup> Comme indiqué dans la note 172 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la première préoccupation exprimée au paragraphe 88 du document A/CN.9/526 est qu'il faudrait énoncer plus clairement les droits du porteur en possession du document de transport négociable une fois la livraison effectuée. Une solution pourrait être d'indiquer à l'alinéa d) que les droits sont acquis contre le transporteur, indication qui a été incorporée dans la disposition. On pourrait aussi ajouter que ces droits découlent du non-respect, par le transporteur, de l'obligation qui lui incombe en vertu du projet d'article 13, mais ce n'est peut-être pas souhaitable. Par ailleurs, l'attention est appelée sur la nouvelle disposition, de portée bien plus étendue, suggérée *infra*, pour le projet d'article 61. La seconde préoccupation exprimée au paragraphe 88 du document A/CN.9/526, à savoir que le membre de phrase "n'ait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison" était imprécis n'a pas été traitée.

<sup>495</sup> Voir *supra*, note 490.

<sup>496</sup> Cette variante est une version améliorée des mêmes principes que ceux énoncés dans la variante A.

marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, autres que le droit de demander la livraison des marchandises, seulement lorsque le transfert du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises.

e) Nonobstant les alinéas c) et d), le porteur qui n'avait pas ou n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison au moment où il est devenu porteur acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans l'enregistrement électronique négociable concernant le transport.

#### Article 50. Instructions insuffisantes<sup>497</sup>

e) Si la partie contrôlante ou le chargeur ne donne pas au transporteur des instructions suffisantes ~~quant à la livraison des marchandises, [ou dans les cas où conformément aux articles 48 et 49 ou si~~ la partie contrôlante ou le chargeur ne peuvent être trouvés],<sup>498</sup> le transporteur est fondé, sans préjudice de toute autre voie de droit dont il peut se prévaloir contre cette partie contrôlante ou ce chargeur, à exercer ses droits en vertu des articles ~~5051, 5152 et 5253~~.

#### Article ~~5051~~. Marchandises non livrables

1. Le transporteur est fondé à exercer les droits et moyens mentionnés au paragraphe 2 aux risques et à la charge<sup>499</sup> de la personne ayant droit aux marchandises si ~~Lorsque~~ celles-ci sont parvenues au lieu de destination et:

a) ~~Qu'elles ne sont pas effectivement prises en charge par~~ Si le destinataire n'en a pas effectivement pris livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article ~~711-34~~ [et s'il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite ~~succédant au contrat de transport~~ concernant la garde des marchandises]<sup>500</sup>; ou

<sup>497</sup> Le texte gagnerait probablement en clarté si l'alinéa e) du projet d'article 49 faisait l'objet d'un article distinct numéroté article 50.

<sup>498</sup> Comme indiqué dans la note 174 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, cet ajout a été fait suite à la proposition, présentée au paragraphe 89 du document A/CN.9/526, d'aligner l'alinéa e) sur l'alinéa b). D'autres changements ont été apportés et les crochets supprimés afin de clarifier le texte.

<sup>499</sup> Comme indiqué dans la note 176 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a fait observer que, lorsque le transporteur exerçait ses droits en vertu du projet d'article 51, il pouvait en résulter des dépenses en plus de celles liées à la perte ou au dommage, et que la valeur des marchandises pourrait dans certains cas ne pas couvrir les dépenses encourues. L'ajout du membre de phrase "et à la charge" au paragraphe 1 devrait répondre à cette préoccupation.

<sup>500</sup> Comme indiqué dans la note 175 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on s'est déclaré préoccupé par le membre de phrase "il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport", au motif qu'il était ambigu, car il pouvait être interprété comme concernant un contrat d'entreposage si un tel contrat "succédait au contrat de transport"; on a dit aussi que la notion d'"explicite ou implicite" était difficile à comprendre. Ce membre de phrase a donc été

b) ~~Que Si~~ le transporteur n'est pas autorisé par la loi ou la réglementation applicable à les livrer au destinataire.

~~le transporteur est fondé à exercer les droits et recours mentionnés au paragraphe 2.~~

2. ~~Dans les circonstances spécifiées Les droits et moyens mentionnés au~~ paragraphe 1, ~~le transporteur est fondé, aux risques et pour le compte et à la charge~~<sup>501</sup> ~~de la personne ayant droit aux marchandises, à exercer certains ou la totalité des droits et recours sont les~~ suivants:

a) Stocker les marchandises en tout lieu approprié;

b) Déballer les marchandises si elles sont emballées dans des conteneurs, ou prendre vis-à-vis des marchandises les autres mesures que, de l'avis du transporteur, les circonstances peuvent raisonnablement exiger; ou

c) Faire vendre les marchandises conformément aux pratiques ou aux prescriptions légales ou réglementaires du lieu où les marchandises sont alors situées.

3. Si les marchandises sont vendues comme prévu à l'alinéa c) du paragraphe 2, le transporteur ~~peut déduire du produit de la vente le montant nécessaire pour~~ doit conserver le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire:

~~a) Payer ou rembourser~~ toute dépense supportée en rapport avec les marchandises; et

~~b) Se payer ou se rembourser~~ tout autre montant ~~visé à l'article 45-1~~ qui lui est dû.

~~Sous réserve de ces déductions, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises.~~

#### Article ~~51~~52. Avis d'arrivée à destination

Le transporteur n'est autorisé à exercer les droits visés à l'article ~~50~~51 qu'après avoir avisé suffisamment à l'avance<sup>502</sup> de l'arrivée des marchandises au lieu de destination soit la personne éventuellement indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à aviser de cette arrivée, soit le destinataire, ou encore la partie contrôlante ou le chargeur ~~que les marchandises sont parvenues au lieu de destination.~~

placé entre crochets pour être éventuellement supprimé.

<sup>501</sup> Comme indiqué dans la note 176 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a fait observer que, lorsque le transporteur exerçait ses droits en vertu du projet d'article 51, il pouvait en résulter des dépenses en plus de celles liées à la perte ou au dommage, et que la valeur des marchandises pourrait dans certains cas ne pas couvrir les dépenses encourues. L'ajout du membre de phrase "et à la charge" au paragraphe 1 devrait répondre à cette préoccupation.

<sup>502</sup> Comme indiqué dans la note 177 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on s'est demandé pourquoi seul un avis était nécessaire et pourquoi le transporteur n'avait pas à attendre une réponse ou une réaction de la personne avisée avant d'exercer ses droits. L'ajout du membre de phrase "suffisamment à l'avance" après le mot "avisé" devrait répondre à cette préoccupation.

Article ~~52~~53. Responsabilité du transporteur en cas de marchandises non livrables

Dans l'exercice des droits visés à l'article ~~50~~51-2, le transporteur ou ~~la~~ une partie exécutante est responsable<sup>503</sup> de la perte ou du dommage subi par ~~ees les~~ les marchandises, seulement si cette perte ou ce dommage résulte [d'un acte ou d'une omission de sa part commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit téméairement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement]<sup>504</sup>.

CHAPITRE 11. DROIT DE CONTRÔLE<sup>505</sup>Article ~~53~~54. Définition du droit de contrôle

[Le droit de contrôle des marchandises [désigne] ~~[est]~~~~[in]~~~~[clut]~~~~[com]~~~~[prend]~~ ~~le droit de convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport et~~ le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article ~~711~~-1.]<sup>506</sup> Ce droit ~~de donner au transporteur des instructions~~ comprend uniquement le droit:

- a) Le droit de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises ~~[sans que cela constitue une modification du contrat de transport]~~<sup>507</sup>;
- b) Le droit d'exiger la livraison des marchandises ~~[avant leur arrivée au lieu de destination]~~ [dans un port intermédiaire ou lieu en cours de trajet]<sup>508</sup>; et

<sup>503</sup> Comme indiqué dans la note 178 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on s'est déclaré préoccupé, au paragraphe 94 du document A/CN.9/526, par le fait que le libellé du projet d'article 53 pouvait être interprété comme laissant entendre que l'acte ou l'omission du transporteur pouvait entraîner la responsabilité de la partie exécutante. La suppression des mots "agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant" et l'ajout des mots "sont responsables seulement si" devraient répondre à cette préoccupation.

<sup>504</sup> Comme indiqué dans la note 179 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été proposé d'ajouter les mots "ou de la partie exécutante" après les mots "d'un acte ou d'une omission du transporteur" et de supprimer, dans la version anglaise du texte, le mot "personal". Ces deux propositions ont été incorporées dans le texte.

<sup>505</sup> Texte initial de ce chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour lequel des améliorations, des variantes et des corrections sont proposées.

<sup>506</sup> Comme indiqué dans la note 181 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail pourrait déterminer s'il faudrait modifier quelque peu cette phrase et la déplacer à l'alinéa l) de l'article premier (définition du "droit de contrôle").

<sup>507</sup> Comme indiqué dans la note 182 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a exprimé la crainte, au paragraphe 102 du document A/CN.9/526, que le membre de phrase "de donner ou de modifier des instructions ... sans que cela constitue une modification du contrat de transport" puisse être considéré comme contradictoire. On a répondu qu'il faudrait faire une distinction claire, quant au fond, entre ce qu'on considérerait comme une modification mineure ou "normale" des instructions concernant les marchandises et une modification plus fondamentale du contrat de transport. Il est proposé de déplacer l'alinéa d) pour l'insérer dans le projet d'article 55 afin de répondre à ces préoccupations.

<sup>508</sup> La variante proposée entre crochets vise à bien montrer que la livraison avant l'arrivée à destination ne doit pas s'entendre comme un changement de destination mais seulement comme une livraison à un lieu sur le trajet.

c) Le droit de remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante;<sup>509</sup>

~~[d) De convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport.]~~

[Article 55. Modification du contrat de transport

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant exercer le droit de contrôle et peut convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport autre que les modifications visées à l'article 54 b) et c)<sup>510</sup>.

2. Toute modification du contrat de transport, y compris les modifications visées à l'article 54 b) et c), lorsqu'elle prend effet, doit être portée sur le document de transport [négociable] ou incorporée dans l'enregistrement électronique [négociable] concernant le transport et être paraphée ou signée conformément à l'article 39.]<sup>511</sup>

Article 5456. Règles applicables en fonction du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport émis

1. Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis, les règles suivantes s'appliquent:

a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que le chargeur [et le destinataire conviennent qu'une autre personne est la partie contrôlante et que le chargeur en avise le transporteur. Le chargeur et le destinataire peuvent convenir que le destinataire est la partie contrôlante] [désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante]<sup>512</sup>;

<sup>509</sup> Comme indiqué dans la note 180 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été proposé, au paragraphe 103 du document A/CN.9/526, de supprimer l'alinéa d) pour préserver le caractère unilatéral de toute instruction qui pourrait être donnée au transporteur par la partie contrôlante, par opposition à toute modification des clauses du contrat de transport, qui exigerait l'accord mutuel des parties au contrat. On a répondu que cette disposition était utile pour définir le droit de contrôle puisqu'elle indiquait clairement que la partie contrôlante devait être considérée comme l'interlocuteur du transporteur pendant le voyage. Pour répondre à ces préoccupations et éviter toute confusion entre le droit de contrôle et le droit de convenir avec le transporteur de modifications au contrat de transport, il est suggéré de placer l'alinéa d) dans le projet d'article 55. Il est à noter également que la première phrase du chapeau devra être remaniée si l'on incorpore dans l'alinéa l) de l'article premier une définition fondée sur cette phrase.

<sup>510</sup> Le paragraphe 1 reprend l'ancien alinéa d) de l'article 54 en mettant l'accent sur l'exclusivité de la position de la partie contrôlante.

<sup>511</sup> Le paragraphe 2 est jugé souhaitable pour faire en sorte que les modifications du contrat de transport soient signées ou, du moins, paraphées, conformément à la pratique actuelle. Si le Groupe de travail accepte cette proposition, il est suggéré de renvoyer à l'exigence de signature énoncée au projet d'article 39. Les paragraphes 2 d) et 3 c) du projet d'article 56 ont été supprimés compte tenu du paragraphe 2 proposé.

<sup>512</sup> Comme indiqué dans la note 184 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a demandé, au paragraphe 105 du document A/CN.9/526, pourquoi l'accord du destinataire était nécessaire pour désigner une partie contrôlante autre que le chargeur, alors que le destinataire n'était pas partie au contrat de transport. Il a aussi été fait observer que si le contrat prévoyait que le chargeur était la partie contrôlante, l'alinéa b) du paragraphe 1 lui conférerait le pouvoir de

b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne, après quoi l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. L'auteur [ou le bénéficiaire] [ou, si la loi applicable le permet, le bénéficiaire]<sup>513</sup> du transfert avise doit aviser le transporteur de ce transfert;

c) Lorsque la partie contrôlante exerce le droit de contrôle conformément à l'article 5354, elle produit doit produire un document d'identification approprié;

[d) Le droit de contrôle [prend fin] [est transféré au destinataire] lorsque les marchandises sont arrivées à destination et que le destinataire en a demandé la livraison.]<sup>514</sup>

2. Lorsqu'un document de transport négociable est émis, les règles suivantes s'appliquent:

a) Le porteur ou, lorsque plusieurs originaux du document de transport négociable sont émis, le porteur de tous les originaux est la seule partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transmettant le document de transport négociable à une autre personne conformément à l'article 5961, après quoi l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux doivent être transmis pour que le droit de contrôle soit transféré;

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente doit présenter le document de transport négociable au transporteur si celui-ci le demande. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux [à l'exception de ceux que le transporteur détient déjà au nom de la personne qui cherche à exercer un

---

transférer unilatéralement son droit de contrôle à une autre personne. Pour répondre à ces préoccupations, on a placé entre crochets les mots qui viennent après "à moins que le chargeur" en vue de leur éventuelle suppression et on a ajouté, à leur place et entre crochets, le membre de phrase "désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante".

<sup>513</sup> Comme indiqué dans la note 185 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a exprimé la crainte, au paragraphe 107 du document A/CN.9/526, que, dans certains pays, le transfert du droit de contrôle ne puisse s'effectuer par simple notification donnée au transporteur par le bénéficiaire du transfert. Pour répondre à cette préoccupation, on pourrait éliminer les mots "ou le bénéficiaire" du paragraphe 1 b). Ces mots sont placés entre crochets. Une variante allant dans le sens du texte approuvé au projet d'article 63 a été insérée à leur suite pour la poursuite des débats.

<sup>514</sup> Comme indiqué dans la note 186 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la partie contrôlante conserve le contrôle des marchandises jusqu'à leur livraison finale. Toutefois, le projet d'article 56 ne dit rien du moment jusqu'auquel le droit de contrôle peut être exercé dans le cas où un document de transport non négociable ou un enregistrement électronique non négociable a été émis. On pense qu'une disposition pourrait être incorporée pour tenir compte de cette observation. Le paragraphe 1 d) a donc été ajouté. Il est à noter toutefois que, comme indiqué également au paragraphe 106 du document A/CN.9/526, la crainte a été exprimée que l'instruction fréquemment donnée par le chargeur au transporteur, à savoir celle de ne pas livrer les marchandises avant qu'il n'ait reçu du chargeur confirmation du règlement des marchandises, puisse devenir inexécutable. Par ailleurs, comme l'article 54 dispose que le droit de contrôle est le droit de donner au transporteur des instructions pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à l'article 11, il est peut-être inutile de préciser à quel moment le droit de contrôle prend fin.

droit de contrôle] ~~sont~~ doivent être présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé<sup>515</sup>;

~~— d) Toute instruction visée à l'article 53 b), c) et d) qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 55, portée sur le document de transport négociable.~~

3. Lorsqu'un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis:

a) Le porteur est la seule partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transmettant transférant l'enregistrement électronique négociable concernant le transport conformément aux ~~règles de~~ procédures visées à l'article 6, après quoi l'auteur du transfert perd son droit de contrôle;

b) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur, si le transporteur le demande, démontre doit démontrer, conformément aux ~~règles de~~ procédures visées à l'article 6, qu'il est le porteur.

~~— e) Toute instruction visée à l'article 53 b), c) et d) qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 55, portée dans l'enregistrement électronique.~~

4. Nonobstant l'article ~~6263~~<sup>516</sup>, une personne autre que le chargeur ou la personne visée à l'article ~~3134~~, qui a transféré le droit de contrôle sans avoir exercé ce droit est, lors de ce transfert, libérée des obligations imposées à la partie contrôlante par le contrat de transport ou par la présente Convention.

<sup>515</sup> Comme indiqué dans la note 188 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 2 c) ne traitait pas de façon suffisante les conséquences de la situation où le porteur ne présentait pas tous les exemplaires du document négociable au transporteur et qu'en pareil cas, le transporteur devrait être libre de refuser d'exécuter les instructions données par la partie contrôlante. Le Groupe de travail a estimé d'une manière générale que si tous les exemplaires du connaissance n'avaient pas été présentés par la partie contrôlante, le droit de contrôle ne pouvait pas être exercé et qu'il faudrait prévoir une exception à la règle selon laquelle la partie contrôlante devait présenter tous les exemplaires du connaissance pour les cas où le transporteur détenait déjà un exemplaire du connaissance. Pour répondre à ces préoccupations, il est suggéré que les membres de phrase indiqués soient ajoutés au paragraphe 2 c).

<sup>516</sup> Le texte du document A/CN.9/WG.III/WP.32 renvoyait précédemment au projet d'article 62, qui a été supprimé en faveur du projet d'article 61 *bis* renuméroté projet d'article 63.

Article ~~55~~57. Exécution de l'instruction par le transporteur1. Variante A du paragraphe 1, comprenant aussi le paragraphe 1 bis<sup>517</sup>

Sous réserve des paragraphes 1 bis, 2 et 3 ~~du présent article~~, le transporteur doit exécuter toute instruction mentionnée à l'article ~~53~~54<sup>518</sup> ~~a), b) ou c) quisi elle:~~

- a) Peut raisonnablement être exécutée selon ses termes au moment où elle parvient à la personne qui doit l'exécuter;
- b) Ne gênera pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante; et
- c) N'entraînera pas de dépense additionnelle, de perte ou de dommage pour le transporteur, la partie exécutante ou toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage;

~~1 bis est exécutée par le transporteur.~~ S'il y a des raisons de penser qu'une ou plusieurs des conditions mentionnées aux alinéas a), b) et c) ~~du présent paragraphe~~ ne sont pas satisfaites, le transporteur n'est nullement obligé d'exécuter l'instruction<sup>519</sup>.

Variante B du paragraphe 1

Sous réserve des paragraphes 2 et 3 ~~du présent article~~, le transporteur ~~est tenu d'~~ doit exécuter les instructions mentionnées à l'article ~~53~~54<sup>520</sup> ~~a), b) et c) si:~~

- a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;
- b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et
- c) Les instructions ne gêneront pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante<sup>521</sup>.

<sup>517</sup> La variante A se fonde sur le texte initial du projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21. Comme indiqué dans la note 192 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail est convenu d'une manière générale que le paragraphe 1 devrait être remanié pour tenir compte des vues et des suggestions dans les paragraphes 114 à 116 et que ce remaniement devrait traiter d'abord des circonstances dans lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de cette disposition, comprenant le cas échéant des variantes, en vue de la poursuite des discussions à une session ultérieure. Une variante B a donc été proposée.

<sup>518</sup> Le renvoi aux alinéas "a), b) ou c)" a été supprimé suite à la proposition d'insérer l'alinéa d) de l'article 54 dans le projet d'article 55.

<sup>519</sup> Le paragraphe 1 bis a été construit à partir de la dernière phrase de la variante A purement pour des raisons de forme et non pour apporter un changement quant au fond.

<sup>520</sup> Voir *supra*, note 518.

<sup>521</sup> La variante B a été proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32 pour répondre aux préoccupations exprimées dans la note 193 de ce document. Pour éviter une contradiction entre l'alinéa c) du paragraphe 1 et l'alinéa b) du projet d'article 54 concernant le droit de contrôle et les "dépenses additionnelles" qui pourraient résulter de l'instruction, il a été proposé soit que le

2. Dans tous les cas, la partie contrôlante ~~rembourse doit rembourser~~<sup>522</sup> au transporteur, aux parties exécutantes et à toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage ~~en mer ou autre~~ toute dépense additionnelle qu'ils pourraient supporter et ~~doit~~ les indemniser de toute perte ou tout dommage qu'ils pourraient subir du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article<sup>523</sup>.

3. ~~À la demande du transporteur, la partie contrôlante doit fournir une garantie~~<sup>524</sup> ~~correspondant au montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du dommage auxquels il est raisonnable de s'attendre.~~ [Le transporteur ~~qui est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie s'il~~:

a) A des raisons de s'attendre que l'exécution d'une instruction en vertu du présent article entraînera une dépense additionnelle, une perte ou un dommage; et

b) Est néanmoins disposé à exécuter cette instruction];

~~est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie] Si le transporteur le lui demande, la partie contrôlante donne une garantie correspondant au montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du dommage auxquels il est raisonnable de s'attendre.~~

4. Le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises du fait qu'il n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante en violation de l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 ~~du présent article~~<sup>525</sup>.

---

transporteur ne soit pas obligé d'exécuter l'instruction reçue conformément à cet alinéa, soit que l'alinéa c) du paragraphe 1 limite l'obligation du transporteur d'exécuter cette instruction aux cas dans lesquels celle-ci n'entraînerait pas de dépenses additionnelles "importantes". Par ailleurs, comme indiqué au paragraphe 115 du document A/CN.9/526, un large appui a été exprimé, au sein du Groupe de travail, en faveur de la suppression de l'alinéa c) du paragraphe 1. Compte tenu de ces suggestions, le libellé du paragraphe 1 pourrait être remanié comme indiqué et le droit conféré au transporteur par le paragraphe 3 pourrait être renforcé, comme indiqué *infra*, dans la note 524. En outre, l'alinéa c) du paragraphe 1 a été supprimé.

<sup>522</sup> Comme indiqué dans la note 194 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la notion d'"indemnisation" laissait penser à tort que la partie contrôlante pouvait encourir une responsabilité et il a été suggéré de la remplacer par celle de "rémunération", qui cadrerait davantage avec l'exercice légitime de son droit de contrôle par la partie contrôlante.

<sup>523</sup> Comme indiqué dans la note 195 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, les modifications apportées au paragraphe 2 tiennent compte de la proposition, formulée au paragraphe 117 du document A/CN.9/526, selon laquelle cette disposition révisée devrait traiter d'abord des circonstances dans lesquelles le transporteur devait suivre les instructions reçues de la partie contrôlante puis les conséquences de l'exécution ou de l'inexécution de ces instructions.

<sup>524</sup> Comme indiqué dans la note 196 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, bien que, comme noté au paragraphe 119 du document A/CN.9/526, le Groupe de travail ait estimé "acceptable d'une manière générale" le paragraphe 3, les changements indiqués ont été apportés compte tenu des observations relatives au projet d'article 57-1. Voir *supra*, note 521.

<sup>525</sup> Comme indiqué dans la note 197 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, une question a été posée au sujet de la nature de l'obligation incombant au transporteur dans le projet d'article 57 et l'on s'est demandé s'il s'agissait d'une obligation de résultat ou d'une obligation – moins stricte – de moyens, le transporteur faisant alors de son mieux pour exécuter les instructions reçues de la partie contrôlante. On a exprimé l'opinion qu'une obligation de résultat – plus stricte – serait préférable. Toutefois, le transporteur ne devrait pas assumer les conséquences de l'inexécution de son obligation de résultat s'il pouvait apporter la preuve qu'il avait déployé des efforts

Article ~~56~~58. Marchandises réputées livrées

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément à l'article ~~53~~54 b) sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 10 relatives à cette livraison, ~~telles qu'énoncées au chapitre 10~~, leur sont applicables.

Article ~~57~~59. Obligation de fournir des informations, instructions ou documents au transporteur

Si, pendant la période où ~~le transporteur ou une partie exécutante a la garde des les~~ marchandises sont sous sa garde, ~~l'un ou l'autre le transporteur ou une partie exécutante~~ a raisonnablement besoin d'informations, d'instructions ou de documents en sus de ceux visés à l'article ~~27~~30 a), la partie contrôlante, à la demande de l'un ou l'autre, ~~fournit~~doit fournir ces informations<sup>526</sup>. Si le transporteur, après un effort raisonnable, n'est pas en mesure d'identifier et de trouver la partie contrôlante, ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents suffisants, ~~cette obligation incombe au le~~ chargeur ou ~~à la~~ personne visée à l'article ~~31~~34 doit le faire.

Article ~~58~~60. Dérogation conventionnelle

Les articles ~~53~~54 b) et c) et ~~55~~57 sont susceptibles de dérogation par convention entre les parties. Les parties peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'article ~~54~~56-1 b). Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis, toute convention mentionnée au présent article doit être indiquée ou incorporée<sup>527</sup> dans les données du contrat.

---

raisonnables pour s'acquitter de cette obligation ou que, compte tenu des circonstances, il aurait été déraisonnable de s'en acquitter. En ce qui concerne les conséquences de l'inexécution de l'obligation de résultat, il a été estimé que le projet de convention devrait être plus précis, par exemple en indiquant le type de responsabilité encourue par le transporteur et les conséquences de cette inexécution sur l'exécution ultérieure du contrat. Pour donner suite à ces observations, on a ajouté un nouveau paragraphe 4. S'agissant des conséquences de l'inexécution des instructions, lorsque évidemment elles auraient dû être exécutées, on part du principe que l'intention implicite était de prévoir que le transporteur serait tenu de dommages-intérêts. Si le Groupe de travail décide d'inclure une disposition à cet effet, il pourrait également déterminer s'il faudrait limiter cette responsabilité.

<sup>526</sup> Comme indiqué dans la note 199 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la suggestion de mentionner, outre le transporteur, la partie exécutante a été appuyée d'une manière générale. Compte tenu également de la recommandation formulée au paragraphe 123 du document A/CN.9/526, des modifications ont été apportées afin que le projet d'article 59 soit plus clair.

<sup>527</sup> Comme indiqué dans la note 200 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, l'idée selon laquelle le projet d'article 60 révisé ne devait pas s'interpréter comme limitant d'une quelconque façon la liberté des parties de déroger aux dispositions du chapitre 11 a été largement appuyée par le Groupe de travail. De plus, il semble sous-entendu que la dernière phrase de ce projet d'article devrait s'appliquer uniquement si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis. Ceci a donc été indiqué dans le texte révisé, dans lequel les conventions incorporées par référence ont également été mentionnées, comme proposé.

CHAPITRE 12. TRANSFERT DE DROITS<sup>528</sup>Article ~~596~~<sup>596</sup>. Cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis

1. Si un document de transport négociable est émis, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne:
  - a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou
  - b) Sans endossement, s'il s'agit d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou
  - c) Sans endossement, s'il s'agit d'un document établi à l'ordre d'une partie personne désignée qui est transféré entre le premier porteur et cette partie personne désignée<sup>529</sup>.
2. Si un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis, son porteur peut transférer les droits incorporés dans cet enregistrement, que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une partie personne désignée, en le transférant conformément aux règles de procédures visées à l'article 6<sup>530</sup>.

Article ~~606~~<sup>606</sup>. Responsabilité du porteur

1. Sans préjudice de l'article ~~575~~<sup>575</sup>, un porteur qui n'est pas le chargeur et qui n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat uniquement du fait qu'il devient porteur.
2. Un porteur qui n'est pas le chargeur et qui exerce un droit quelconque en vertu du contrat de transport assume [les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où ces responsabilités sont incorporées ou déterminables dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable concernant le transport] [les responsabilités qui incombent à la partie contrôlante en vertu du chapitre 11 et celles qui incombent au chargeur pour le paiement du fret, du faux fret, des surestaries et des contrestaries dans la mesure où ces responsabilités sont incorporées dans le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable concernant le transport].<sup>531</sup>

<sup>528</sup> Texte initial du présent chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour lequel des améliorations et des corrections sont proposées.

<sup>529</sup> Comme indiqué dans la note 201 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail s'est largement prononcé en faveur du maintien du texte du projet d'article 61-1 dans sa rédaction actuelle, afin de promouvoir l'harmonisation et de prendre en compte les enregistrements électroniques négociables concernant le transport. La préoccupation exprimée au paragraphe 132 du document A/CN.9/526 en ce qui concerne les documents négociables nominatifs dans certains droits nationaux a été notée.

<sup>530</sup> Comme indiqué dans la note 202 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a examiné le paragraphe 2 à sa quinzième session en même temps que les autres dispositions du projet de convention relatives aux enregistrements électroniques concernant le transport.

<sup>531</sup> Comme indiqué dans la note 204 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée du paragraphe 2 en tenant dûment compte des opinions exprimées. Or, les vues présentées aux paragraphes 137 à 139 du document A/CN.9/526 n'étaient pas conciliables. Ceux qui étaient favorables à une modification du texte

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 [et de l'article 46]<sup>532</sup>, Un porteur qui n'est pas le chargeur n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport au seul motif queet qui:

a) En vertu de l'article 47 il convient avec le transporteur de remplacer un document de transport négociable par un enregistrement électronique négociable concernant le transport ou de remplacer un enregistrement électronique négociable concernant le transport par un document de transport négociable, ou

b) En vertu de l'article 5961 il transfère ses droits;  
~~n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport aux fins des paragraphes 1 et 2.~~

~~Article 61<sup>533</sup>~~

~~— [Le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'est émis s'effectue conformément aux dispositions de la loi applicable. Ce transfert de droits peut s'effectuer par des moyens de communication électronique. Un transfert du droit de contrôle ne peut s'effectuer sans que le transporteur en soit avisé [par l'auteur ou le bénéficiaire dudit transfert].]~~

~~Article 62<sup>534</sup>~~

~~— [Lorsque le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'a été émis inclut le transfert de responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur du transfert assument conjointement et n'est pas déchargé de responsabilité sauf si le transporteur y consent.]~~

Article ~~61 bis~~<sup>535</sup>. Cas où aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis

1.—Si aucun document de transport négociable et/ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis, les alinéas suivants s'appliquent aule transfert de droits en vertu d'un contrat de transport:

ont demandé que ce dernier précise les responsabilités que le porteur exerçant un droit quelconque au titre du contrat de transport assumerait en vertu dudit contrat et on a essayé de modifier le texte. À cet égard, il faudrait peut-être envisager un type particulier de responsabilité, à savoir la responsabilité en cas de perte ou de préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises (à l'exclusion, en tout état de cause, de la responsabilité pour manquement aux obligations qui incombent au chargeur en vertu du projet d'article 28).

<sup>532</sup> L'insertion des mots entre crochets dépendra de la décision du Groupe de travail concernant le maintien ou non du texte entre crochets au projet d'article 46.

<sup>533</sup> Texte du document A/CN.9/WG.III/WP.32, supprimé comme convenu par le Groupe de travail au paragraphe 213 du document A/CN.9/576.

<sup>534</sup> Texte du document A/CN.9/WG.III/WP.32, supprimé comme convenu par le Groupe de travail au paragraphe 213 du document A/CN.9/576.

<sup>535</sup> Le projet d'article 63, précédemment 61 *bis*, a remplacé les projets d'articles 61 et 62 qui figuraient dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, comme le Groupe de travail en a décidé au paragraphe 213 du document A/CN.9/576, après avoir examiné les aspects de l'article 63 liés au commerce électronique, comme indiqué au paragraphe 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, et après avoir étudié la possibilité de remplacer les projets d'articles 61 et 62 par le projet d'article 63 aux paragraphes 212 et 213 du document A/CN.9/576.

a) Le transfert est soumis à la loi qui régit le contrat concernant le transfert ou, si les droits sont transférés autrement que par contrat, à la loi qui régit le transfert;

b) ~~[Toutefois,~~ La transférabilité des droits censés être transférés est régie par la loi applicable au contrat de transport; ~~et]~~

2. ~~c)~~ Quelle que soit la loi applicable conformément aux alinéas a) et b) du paragraphe 1,

i) ~~un~~ le transfert qui est normalement autorisé par la loi applicable peut s'effectuer par des moyens électroniques;

ii) ~~Dans tous les cas,~~ le transfert doit être notifié au transporteur par son auteur ou, si une autre loi applicable l'autorise, par son bénéficiaire<sup>536</sup>; ~~et-~~

3. ~~iii)~~ si le transfert inclut des responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire du transfert assument solidairement ces responsabilités.

### CHAPITRE 13. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

Article ~~1864~~. Limites Fondement de la limitation de la responsabilité<sup>537</sup>

1. Sous réserve des ~~l'~~articles ~~16-2 65 et 66-1~~, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention<sup>538</sup> ~~pour la perte ou le dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises] (16)~~ est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'expédition et figurent dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

#### Variante A du paragraphe 2<sup>539</sup>

[Y. Nonobstant le paragraphe 1, lorsque a) le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées [ou si le

<sup>536</sup> Comme indiqué dans la note 57 du document A/CN.9/WG.III/WP.47, si la notification du transfert par l'auteur du transfert est une règle courante, certains pays exigent qu'elle soit faite par le bénéficiaire du transfert. Aussi a-t-il été proposé de remplacer le membre de phrase "soit par l'auteur soit par le bénéficiaire du transfert" par le membre de phrase "par son auteur ou, si une autre loi applicable l'autorise, par son bénéficiaire", de manière à imposer la charge de la notification à l'auteur du transfert, tout en conservant la possibilité d'une notification par le bénéficiaire, lorsque cela est autorisé.

<sup>537</sup> Les paragraphes 1, 2 (ici variante B) et 3 sont tirés du paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, avec des modifications. La variante A du paragraphe 2 est une nouvelle proposition.

<sup>538</sup> Cet ajout rend apparemment inutile la référence à la perte ou au dommage "[lié aux marchandises]".

<sup>539</sup> La variante A vise à clarifier le texte de la variante B, qui figurait au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, et non à modifier l'approche suggérée.

retard de livraison a été causé]<sup>540</sup> pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi et b) des dispositions d'une convention internationale [ou de la législation nationale] seraient applicables conformément à l'article 27 si la perte, le dommage [ou le retard] étaient survenus pendant le transport qui a précédé ou suivi le transport par mer, la responsabilité du transporteur pour cette perte, ce dommage [ou ce retard] est limitée conformément aux dispositions sur la limitation prévues dans une convention internationale [ou la législation nationale]<sup>541</sup> qui aurait été applicable si le lieu du dommage avait été établi ou conformément aux dispositions sur la limitation de la présente Convention, la limite de responsabilité la plus élevée étant retenue.]

Variante B du paragraphe 2<sup>542</sup>

[γ. Nonobstant le paragraphe 1, lorsque le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées [ou si le retard de livraison a été causé]<sup>543</sup> pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi, la limite de responsabilité la plus élevée prévue dans les dispositions impératives internationales [et nationales]<sup>544</sup> régissant les différentes parties du transport s'applique.]

γ. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises<sup>545</sup>, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur ~~ee conteneur~~cet engin de transport sont considérés comme plusieurs colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur ~~ee conteneur~~cet engin de transport sont considérées comme une seule unité de chargement.

4. L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirages

<sup>540</sup> Voir *infra*, note 543.

<sup>541</sup> Texte mis entre crochets pour faire pendant au texte de l'article 27-1, sous réserve de la décision du Groupe de travail.

<sup>542</sup> Cette variante correspond au texte qui figurait au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>543</sup> Comme indiqué dans la note 16 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte du paragraphe 2 a été conservé entre crochets, et une référence au retard de livraison a été introduite entre crochets en vue de la poursuite du débat.

<sup>544</sup> Voir *supra*, note 215.

<sup>545</sup> Comme indiqué dans la note 17 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudrait peut-être examiner plus avant la définition du terme "conteneur" au projet d'article premier afin qu'elle englobe les palettes. Les ajouts proposés reflètent l'article IV.5 des Règles de La Haye-Visby et l'article 6-2 des Règles de Hambourg.

spéciaux, de la monnaie d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État<sup>546</sup>.

Article 16-265. Responsabilité pour le préjudice causé par le retard<sup>547</sup>

Variante A<sup>548</sup>

Sous réserve de l'article 66-2, le montant de la réparation en cas de perte physique ou d'endommagement des marchandises résultant d'un retard doit être calculé conformément à l'article 23 et[, sauf convention contraire.] la responsabilité<sup>549</sup> pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à [une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et de l'article 64-1 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément à l'article 64-1 pour la perte totale des marchandises concernées.

Variante B<sup>550</sup>

~~2. [Sous réserve de l'article 66-2 et S,sauf convention contraire,]~~<sup>551</sup> Si si un retard de livraison cause un préjudice [indirect]<sup>552</sup> qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées et n'est donc pas couvert par l'article ~~1723~~, le montant dû à titre de réparation ~~de la~~

<sup>546</sup> Le texte du paragraphe 4 est pour l'essentiel identique au paragraphe 1 du texte à caractère non impératif adopté par la CNUDCI à sa quinzième session (A/37/17, par. 53 à 55 et 63, et annexe I, reproduit dans l'Annuaire de la CNUDCI, vol. XIII, 1982, p. 12 ) pour la clause relative à l'unité de compte en vue de l'élaboration future de conventions internationales comportant des clauses sur la limitation de la responsabilité. Le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager la possibilité d'ajouter le paragraphe suivant, qui correspond au paragraphe 2 du texte adopté en 1982 par la Commission:

"5. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 4 doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte au présent article. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul".

<sup>547</sup> L'ancien projet d'article 16-2, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, a été déplacé pour former ici un article distinct dans le chapitre 13.

<sup>548</sup> La variante A se fonde sur un texte proposé pour la première phrase du paragraphe 2 dans la note 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Les changements ont pour seul but de clarifier le libellé en ce qui concerne les dommages indirects, comme suggéré au paragraphe 25 du document A/CN.9/552.

<sup>549</sup> Le mot "responsabilité" est proposé pour que le texte soit cohérent avec le nouveau chapitre créé sur la "limitation de la responsabilité".

<sup>550</sup> La variante B est une version légèrement modifiée du texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, comme indiqué au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, et comme convenu aux paragraphes 20, 22, 24, 28 et 31 du document A/CN.9/552.

<sup>551</sup> Comme indiqué dans la note 10 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, la formule "sauf convention contraire" a été ajoutée au début du paragraphe 2, mais il faudrait réexaminer la question dans le contexte du projet d'article 66 et du chapitre 20.

<sup>552</sup> Comme indiqué dans la note 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il a été proposé de clarifier le libellé concernant les dommages indirects.

responsabilité<sup>553</sup> pour ce préjudice est limitée à un montant équivalent à [une fois]<sup>554</sup> le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu ~~de la présente disposition du présent article~~ et de l'article ~~1864~~-1 ne ~~dépasse pas~~ peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément à l'article ~~1864~~-1 pour la perte totale des marchandises concernées.

Article ~~1966~~. Déchéance du droit de limiter la responsabilité<sup>555</sup>

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article ~~14 bis~~ 19 ne peuvent limiter leur responsabilité comme prévu aux articles ~~[16-2,] 2426~~-4 et ~~1864~~<sup>556</sup> ~~de la présente Convention~~, [ni conformément au contrat de transport]<sup>557</sup> si le demandeur prouve que ~~[le retard de livraison,]~~<sup>558</sup> la perte ou le dommage subi par les marchandises ~~[ou lié aux marchandises]~~ ou le non-respect des obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention<sup>559</sup> résulte d'un acte ou d'une omission que la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit téméairement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 19 ne peuvent limiter leur responsabilité comme prévu à l'article 65, si le demandeur prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission que la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit téméairement et en sachant que ce préjudice en résulterait probablement<sup>560</sup>.

<sup>553</sup> Voir *supra*, note 549.

<sup>554</sup> Comme indiqué dans la note 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, le texte “[une fois] le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard” a été ajouté au paragraphe 2 en vue de la poursuite du débat à une session ultérieure.

<sup>555</sup> Modifications au texte figurant au paragraphe 8 du document A/CN.9/WG.III/WP.39.

<sup>556</sup> Comme indiqué dans la note 34 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, il faudra peut-être étudier plus avant la proposition d'ajouter un renvoi à l'article 23 dans le contexte du chapitre 20.

<sup>557</sup> Comme indiqué dans la note 35 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on a maintenu entre crochets les mots “[ni conformément au contrat de transport]” en attendant les discussions sur le chapitre 20.

<sup>558</sup> La référence au retard a été supprimée suite à l'ajout du paragraphe 2 à l'article 66.

<sup>559</sup> Cet ajout semble avoir rendu inutile la formule “ou lié aux marchandises”.

<sup>560</sup> Il est proposé que la déchéance du droit de limiter sa responsabilité pour le préjudice causé par un retard soit traitée séparément du paragraphe 1. Le paragraphe 2 a été ajouté à cette fin.

CHAPITRE ~~13~~14. DROITS D'ACTION<sup>561</sup>Article ~~63~~67. PartiesVariante A<sup>562</sup>

1. Sans préjudice des articles ~~64-68~~ et ~~65~~68 b), les droits découlant du contrat de transport ne peuvent être opposés au transporteur ou à une partie exécutante que par:

a) Le chargeur, dans la mesure où il a subi une perte ou un dommage en conséquence d'une violation du contrat de transport;

b) Le destinataire, dans la mesure où il a subi une perte ou un dommage en conséquence d'une violation du contrat de transport; ou

c) Toute ~~tiers~~personne ~~auquel~~à laquelle le chargeur ou le destinataire ~~qui a subi la perte ou le dommage résultant d'une violation du contrat de transport~~ a transféré ses droits ou qui a acquis des droits au titre du contrat de transport par subrogation en vertu de la législation nationale applicable, tel un assureur, dans la mesure où la personne dont elle a acquis les droits par transfert ou subrogation a subi une perte ou un dommage en conséquence d'une violation du contrat de transport.;

~~d) Tout tiers qui a acquis des droits au titre du contrat de transport par subrogation en vertu de la loi nationale applicable, tel un assureur.~~

2. En cas de transmission de droits d'action par ~~cession~~transfert ou subrogation ~~comme indiqué ci-dessus~~conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1., le transporteur et la partie exécutante peuvent opposer à ce tiers toutes les exonérations et limites de responsabilité dont ils peuvent se prévaloir en vertu du contrat de transport et de la présente Convention<sup>563</sup>.

<sup>561</sup> Texte initial du chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour lequel des améliorations et des corrections sont proposées.

<sup>562</sup> La variante A se fonde sur le texte initial du projet de convention, qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21. Les modifications apportées au texte initial, en particulier la fusion des alinéas c) et d) et le déplacement de la dernière phrase de l'article pour en faire un paragraphe distinct (numéroté 2) ne changent en rien le fond et sont uniquement des corrections de forme pour éviter toute ambiguïté éventuelle dans le texte initial.

<sup>563</sup> Comme indiqué dans la note 210 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, bien que l'idée de supprimer le projet d'article 67 ait été largement appuyée, le Groupe de travail a décidé de ne pas se prononcer sur cette disposition avant d'avoir achevé la lecture des projets d'articles et examiné de façon plus approfondie le champ d'application du projet de convention.

Variante B

Tout droit découlant d'un contrat de transport ou attaché à celui-ci peut être opposé par toute personne ayant un intérêt légitime dans l'exécution d'une obligation quelconque découlant de ce contrat ou attachée à celui-ci, lorsqu'elle a subi une perte ou un dommage<sup>564</sup>.

Article ~~6468~~. Cas où un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis

Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis:

a) Le porteur peut opposer des droits en vertu du contrat de transport au transporteur ou à une partie exécutante, qu'il ait ou non lui-même subi une perte ou un dommage: et<sup>565</sup>

~~Article 65~~

~~b)~~ ~~Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis et que~~ Lorsque le demandeur n'est pas le porteur, ~~le demandeur~~ il doit, outre prouver qu'il a subi une perte ou un dommage résultant d'une violation du contrat de transport, prouver que le porteur n'a pas subi la perte ou le dommage faisant l'objet de la demande<sup>566</sup>.

CHAPITRE ~~1415~~. DÉLAI POUR AGIR<sup>567</sup>

Article ~~6669~~. Prescription des actions

Variante A<sup>568</sup>

Le transporteur est dégagé de toute responsabilité ~~à l'égard des marchandises prévues dans la présente Convention~~<sup>569</sup> si une procédure

<sup>564</sup> Comme indiqué dans la note 211 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le secrétariat a été prié d'établir une variante de cet article consistant en une déclaration générale reconnaissant le droit de toute personne ayant un intérêt légitime dans le contrat de transport d'exercer un droit d'action si elle a subi une perte ou un dommage. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner si la variante B proposée traite de manière adéquate la situation du transitaire.

<sup>565</sup> Comme indiqué dans la note 212 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, bien qu'aucune demande n'ait apparemment été adressée au secrétariat en ce qui concerne le projet d'article 68, d'un point de vue rédactionnel, le libellé pourrait être amélioré comme proposé ici. Il n'est pas certain d'ailleurs que les mots "qu'il ait ou non lui-même subi une perte ou un dommage" soient nécessaires. En fait, si le droit du porteur est reconnu, que celui-ci ait ou non subi une perte ou un dommage, la relation entre ce porteur et la personne ayant subi la perte ou le dommage reste en dehors du champ d'application du projet de convention.

<sup>566</sup> Le fait de déplacer l'ancien projet d'article 65 pour en faire le nouvel alinéa b) du projet d'article 68 constitue semble-t-il une amélioration de forme permettant de réunir ces dispositions en un seul et même article.

<sup>567</sup> Texte initial du chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, pour lequel des améliorations et des corrections sont proposées.

<sup>568</sup> La variante A repose sur le texte initial du projet de convention qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>569</sup> Proposition pour aligner la disposition sur le projet d'article 64.

judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an. Le chargeur est dégagé de toute responsabilité prévue au chapitre 78 de la présente Convention si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an<sup>570</sup>.

#### Variante B

[Tous les droits] [Toutes les actions] ~~concernant le transport de marchandises~~ en vertu de la présente Convention sont [éteints] [prescrites] si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an.

#### Article 6770. Point de départ du délai de prescription

Le délai visé à l'article 6669 court à partir du jour où le transporteur a achevé la livraison ~~au destinataire~~ des marchandises concernées conformément à l'article ~~7-311-4~~ ou ~~7-411-5~~ ou, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du [dernier] jour où elles auraient dû l'être. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans le délai<sup>571</sup>.

<sup>570</sup> Comme indiqué dans la note 215 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat de placer le mot "un" entre crochets et d'établir une version révisée du projet d'article 69, qui tient dûment compte des opinions exprimées.

On a demandé, au paragraphe 166 du document A/CN.9/526, pourquoi l'article parlait de la responsabilité du chargeur prévue uniquement au chapitre 8 du projet de convention et non pas aussi de sa responsabilité au titre d'autres chapitres, comme le chapitre 9, à présent supprimé. Il a également été déclaré que toutes les personnes susceptibles de devoir assumer une responsabilité en vertu du contrat de transport devraient être incluses dans le projet d'article 69. L'idée pourrait être que, si le projet de convention ne régit pas toutes les responsabilités découlant du contrat de transport, par exemple la responsabilité du transporteur pour ne pas avoir chargé les marchandises, il serait peut-être bon que le chapitre 15 s'applique à toutes les responsabilités régies par le projet.

La suggestion, présentée au paragraphe 166 du document A/CN.9/526, d'indiquer simplement que toute action relative à des questions traitées dans le projet de convention est prescrite (ou tout droit éteint) pourrait être une bonne solution.

La question a également été posée, au paragraphe 167 de ce même document, de savoir si l'expiration du délai emporte l'extinction du droit ou la prescription de l'action. L'expiration du délai entraîne l'extinction du droit dans les Règles de La Haye-Visby (art. III-3), la COTIF-CIM (art. 47), la Convention de Varsovie (art. 29) et probablement la CMR (art. 32). Elle entraîne la prescription de l'action dans les Règles de Hambourg (art. 20), la Convention multimodale de 1980 (art. 25), la CMNI (art. 24) et la Convention de Montréal (art. 35). Il serait peut-être souhaitable que, pour l'heure, ces deux conséquences soient envisagées. C'est pourquoi un texte prévoyant l'une ou l'autre a été proposé dans la variante B.

<sup>571</sup> Comme indiqué dans la note 216 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat de conserver le texte du projet d'article 70 et d'envisager d'élaborer éventuellement des variantes reflétant les opinions exprimées.

On a dit, au paragraphe 170 du document A/CN.9/526, que la date de livraison prévue "dans le contrat de transport" pouvant être bien antérieure à la date de la livraison effective, il valait mieux prendre cette dernière comme point de référence. Toutefois, on a fait observer que la livraison pouvait être retardée unilatéralement par le destinataire. Le texte fait référence au jour "où le transporteur a achevé la livraison", soit le jour de la livraison effective.

Des réserves ont également été émises, au paragraphe 171 du même document, au sujet du choix comme point de départ du délai pour agir, en cas de non-livraison des marchandises, du dernier jour où celles-ci auraient dû être livrées. Il risque d'être difficile de trouver une variante et en

Article [6871. Prorogation du délai de prescription](#)

La personne contre laquelle une demande est formée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

Article [6972. Action récursoire](#)

Une action récursoire d'une personne tenue responsable en vertu de la présente Convention peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article [6669](#) si elle l'est:

a) Dans le délai déterminé par la loi [applicable](#) de l'État<sup>572</sup> où la procédure est engagée; ou

b) Variante A de l'alinéa b)<sup>573</sup>

dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a soit:

- i) réglé la créance; soit
- ii) elle-même reçu signification de l'assignation.

Variante B de l'alinéa b)

dans les 90 jours à compter de la date à laquelle soit:

- i) la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la créance; soit
- ii) un jugement définitif qui n'est pas susceptible d'autres recours a été rendu contre la personne qui exerce l'action récursoire<sup>574</sup>;

---

tout état de cause, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, le "dernier jour" est encore plus difficile à établir. Il est proposé de supprimer ces mots.

On a aussi dit, au paragraphe 172 de ce même document, qu'un demandeur pouvait attendre pour engager une action que le délai pour agir ait pratiquement expiré, de façon à se prémunir contre toute demande reconventionnelle puisque celle-ci serait tardive. On a suggéré, pour résoudre ce problème, que les dispositions de l'article 72 b) ii), comme noté au paragraphe 172, ou un autre article du projet de convention traitent des demandes reconventionnelles voir *infra*, proposition pour le projet d'article 73.

<sup>572</sup> Le mot "jurisdiction" a été employé en anglais à la place de "state" pour tenir compte des États fédéraux.

<sup>573</sup> La variante A se fonde sur le texte initial du projet de convention qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>574</sup> Comme indiqué dans la note 219 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée du projet d'article 72 qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

Il a été noté, au paragraphe 176 du document A/CN.9/526, que dans certains pays de tradition romano-germanique, il n'était pas possible d'engager une action récursoire tant qu'il n'avait pas été définitivement statué sur l'affaire, et il a été suggéré d'ajuster le délai de 90 jours de sorte qu'il commence à courir à la date de prise d'effet du jugement. Un libellé prévoyant que le délai de 90 jours devrait commencer à courir à la date à laquelle le jugement contre la personne exerçant l'action récursoire deviendrait définitif et insusceptible de recours a été proposé. Ces propositions sont reflétées dans la variante B.

le délai le plus long étant retenu.

Article ~~70~~73. Demandes reconventionnelles

Une demande reconventionnelle d'une personne tenue responsable en vertu de la présente Convention peut être formée même après l'expiration du délai ~~de prescription~~ visé à l'article ~~66~~69 si elle l'est dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui forme la demande reconventionnelle a elle-même reçu signification de l'assignation<sup>575</sup>.

Article ~~71~~74. Actions contre l'affréteur coque nue

[Si le propriétaire inscrit d'un navire réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu de l'article ~~36~~40-3, une action contre l'affréteur coque nue peut être intentée même après l'expiration du délai visé à l'article ~~66~~69 si elle l'est:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État<sup>576</sup> où la procédure est engagée; ou
- b) Dans les 90 jours à compter de la date à laquelle le propriétaire inscrit [à la fois
  - i) prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport; et]
  - [ii] identifie de façon appropriée l'affréteur coque nue.]<sup>577</sup>

le délai le plus long étant retenu.

<sup>575</sup> Comme indiqué dans la note 220 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, il a été rappelé, au paragraphe 177 du document A/CN.9/526, que la possibilité de former des demandes reconventionnelles devrait être prévue soit à l'article 72 b) ii) soit dans un article distinct, auquel cas la solution retenue devrait toutefois être analogue à celle de l'article 72 b) ii). Les demandes reconventionnelles sont traitées dans une disposition distincte, à savoir le projet d'article 73.

<sup>576</sup> Voir *supra*, note 572.

<sup>577</sup> Comme indiqué dans la note 221 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version révisée du projet d'article 74 qui tienne dûment compte des opinions exprimées. Il a également été noté que, ayant demandé au secrétariat de maintenir le projet d'article 40-3 entre crochets, le Groupe de travail lui a également demandé de maintenir entre crochets le projet d'article 74 étant donné que le sort de ce deuxième article était lié à celui du premier.

La crainte a été exprimée, au paragraphe 180 du document A/CN.9/526, que le délai de 90 jours ne soit pas utile si la personne ayant droit aux marchandises avait des difficultés à identifier le transporteur. On pense que ce problème est réglé par l'alinéa b) ii).

Il a également été suggéré de fusionner les sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa b), car la condition posée au sous-alinéa ii) pouvait être considérée comme suffisamment rigoureuse pour englober celle posée au sous-alinéa i). Un texte révisé est proposé.

CHAPITRE ~~15~~16. COMPÉTENCEArticle ~~72~~75. Actions contre le transporteur<sup>578</sup>

Dans une procédure judiciaire contre le transporteur<sup>579</sup> relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur<sup>580</sup> peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal d'un État contractant qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:

a) ~~[L'établissement principal]~~ Le domicile du défendeur ~~ou, à défaut, sa résidence habituelle [ou son domicile]~~<sup>581</sup>;

b) Le lieu ~~[effectif/contractuel]~~ de réception ou le lieu ~~[effectif/contractuel]~~ de livraison<sup>582</sup>;

[c) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ~~océanique~~; ou

~~— d) —~~ Le port où les marchandises sont finalement déchargées d'un navire ~~océanique~~;

~~[ed]~~ Tout autre lieu ~~[désigné]~~ [convenu]<sup>583</sup> à cette fin dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport.<sup>584</sup>

[Article 76. Conventions attributives de juridiction exclusive]<sup>585</sup>

1. Si le chargeur et le transporteur conviennent que les tribunaux d'un État contractant ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant sont compétents pour trancher les litiges nés ou pouvant naître dans le cadre de la présente Convention, ce ou ces tribunaux sont compétents. Cette compétence est exclusive, à condition que la convention attributive de juridiction:

a) Soit constatée par écrit ou par une communication électronique;

b) Indique clairement le nom et le lieu du ou des tribunaux choisis ainsi que le nom et l'adresse des parties; et

<sup>578</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 111 du document A/CN.9/576, révisé comme proposé et précédemment approuvé.

<sup>579</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 114 du document A/CN.9/576.

<sup>580</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 114 du document A/CN.9/576.

<sup>581</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 116 du document A/CN.9/576.

<sup>582</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 120 du document A/CN.9/576.

<sup>583</sup> Texte tel qu'il a été convenu pour la suite des débats au paragraphe 124 du document A/CN.9/576.

<sup>584</sup> Comme indiqué au paragraphe 124 du document A/CN.9/576, il faudrait examiner plus avant la question de la situation des tiers dans cette disposition et de la relation avec les clauses attributives de juridiction.

<sup>585</sup> Conformément à la demande exprimée au paragraphe 168 du document A/CN.9/576, ce projet d'article sur les conventions attributives de juridiction de compétence exclusive a été préparé pour examen par le Groupe de travail.

c) Prévoit expressément que la compétence du ou des tribunaux choisis est exclusive<sup>586</sup>.

2. Lorsqu'un for exclusif est convenu conformément au paragraphe 1, le chargeur et le transporteur peuvent aussi convenir expressément que le choix de ce for exclusif s'impose à toute autre personne qui engage une action dans le cadre de la présente Convention à condition que<sup>587</sup>:

Variante A de l'alinéa a)

a) Cette convention soit incluse dans les données du contrat [ou incorporée par référence dans le document de transport ou dans l'enregistrement électronique concernant le transport]; et

Variante B de l'alinéa a)

a) Cette personne soit dûment avisée du lieu où l'action peut être intentée; et

Variante C de l'alinéa a)<sup>588</sup>

a) Cette personne accepte expressément cette convention et que cette acceptation satisfasse aux exigences de l'article 95- 6 b); et

b) Le for soit l'un des lieux mentionnés à l'article 75 a), b) ou c).]

Article 72 bis 77. Actions contre la partie exécutante maritime<sup>589</sup>

Dans une procédure judiciaire ~~engagée par le chargeur ou une autre partie ayant des intérêts sur les marchandises~~ contre la partie exécutante maritime relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal d'un État ~~partie contractant~~ qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se retrouve l'un des lieux ci-après:

~~a) L'établissement principal ou [à défaut,] sa résidence [habituelle/permanente];~~ Le domicile de la partie exécutante maritime;

b) Le lieu de réception [initiale] des marchandises par la partie exécutante maritime; ~~ou et~~

~~c) Le lieu de livraison [finale] des marchandises par la partie exécutante maritime.~~

<sup>586</sup> Texte suggéré pour satisfaire aux conditions proposées au paragraphe 161 du document A/CN.9/576. Si cette approche est retenue, cette disposition devrait être ajoutée à la liste des avis figurant au projet d'article 3 et le projet d'article 75 e) pourrait être supprimé.

<sup>587</sup> Texte suggéré pour satisfaire aux conditions proposées au paragraphe 164 du document A/CN.9/576. Si cette approche n'est pas retenue, cette disposition devrait être supprimée de la liste des avis figurant au projet d'article 3.

<sup>588</sup> Cette variante signifie que le tiers doit expressément accepter d'être lié par la clause attributive, ce qui s'apparente au consentement requis au projet d'article 95-6 b).

<sup>589</sup> Texte tel qu'il figurait au paragraphe 125 du document A/CN.9/576, modifié comme proposé et précédemment approuvé.

Article ~~74~~78. Absence de chefs de compétence supplémentaires

Sous réserve de l'article 80. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu autre que ceux spécifiés désignés à l'article ~~72-75~~ ou ~~73-77~~<sup>590</sup> du présent chapitre. ~~Le présent article ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États Parties en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.~~

Article ~~73~~79. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires<sup>591</sup>

1. Aucune disposition de ~~du présent chapitre~~ la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne:

a) La saisie conservatoire [conformément aux règles applicables ~~du droit de l'État ou~~ du droit international] [ou du droit de l'État du for]; ou

b) Les mesures provisoires ou conservatoires.

[2. Aux fins du présent article, le terme "mesures provisoires ou conservatoires" désigne:

a) Les mesures visant la sauvegarde, la garde provisoire ou la vente de toutes marchandises faisant l'objet du litige; ou

b) Une mesure visant à garantir le montant en litige; ou

c) Une mesure visant la désignation d'un administrateur; ou

d) Toutes autres mesures visant à empêcher qu'une décision judiciaire ou une sentence arbitrale ~~qui pourrait être rendue dans le cadre de la procédure arbitrale~~ ne puisse être mises à exécution du fait de la dispersion des biens par l'autre partie; ou

e) Une injonction provisoire ou autre mesure provisoire.]<sup>592</sup>

<sup>590</sup> Afin de répondre aux préoccupations exprimées au paragraphe 42 du document A/CN.9/576, et pour clarifier les choses, il est proposé que la première phrase de l'ancien projet d'article 74 fasse l'objet d'un article distinct (numéroté 78) et que la saisie et les mesures provisoires ou conservatoires soient traitées dans le même article, comme cela est proposé dans le projet d'article 79.

<sup>591</sup> Modifications proposées au texte figurant au paragraphe 130 du document A/CN.9/576, comme convenu au paragraphe 136 de ce même document pour la suite des débats.

<sup>592</sup> Modifications apportées au texte comme convenu pour la suite des discussions au paragraphe 142 du document A/CN.9/576.

Article ~~74~~ 80. Jonction d'instances et désistement d'instanceVariante A du paragraphe 1<sup>593</sup>

[1. Toute action visant à la fois le transporteur et la partie exécutante maritime pour le même fait doit être intentée dans un des lieux spécifiés à l'article 77, que ce lieu soit ou non spécifié à l'article 75.]<sup>594</sup>

Variante B du paragraphe 1

[1. Toute action visant à la fois le transporteur et la partie exécutante maritime pour le même fait doit être intentée dans un lieu désigné à la fois à l'article 75 et à l'article 77. Si aucun lieu n'est spécifié dans les deux articles à la fois, cette action doit être intentée dans un des lieux désignés à l'article 77.]<sup>595</sup>

Variante C du paragraphe 1<sup>596</sup>

[1. Si le titulaire d'un droit sur les marchandises intente des actions *in solidum* contre le transporteur contractant et la partie exécutante maritime, il doit le faire en l'un des lieux mentionnés à l'article 77, où des actions contre la partie exécutante maritime peuvent être intentées.]

2. Si le transporteur ou une partie exécutante maritime intente une action en vertu de la présente Convention ~~contre le chargeur~~, il ou elle, sur requête à la demande du défendeur, doit ~~renvoyer renoncer à cette l'action et la réintroduire dans à~~ l'un des lieux ~~spécifiés désignés~~ à l'article ~~75~~ ou ~~77~~, selon le cas, au choix du défendeur<sup>597</sup>.

Article 75<sup>598</sup>

~~1. Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu de l'article 72 ou 73 ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause~~

<sup>593</sup> La variante C de ce paragraphe correspond au texte convenu pour la suite des débats dans le paragraphe 149 du document A/CN.9/576. Les variantes A et B constitueraient une proposition d'amélioration offrant deux approches possibles entre lesquelles le Groupe de travail pourrait choisir. Selon la variante B, pour déterminer où intenter une action visant à la fois le transporteur et la partie maritime exécutante, il faut se reporter d'abord à un des lieux désignés dans les articles 74 et 76 et seulement après au lieu désigné uniquement à l'article 76. Selon la variante A, l'action ne peut être engagée que dans un lieu désigné à l'article 76, que ce lieu soit ou non mentionné à l'article 74.

<sup>594</sup> Le Groupe de travail notera peut-être que cette approche peut poser des problèmes dans les cas où l'action vise plusieurs parties exécutantes maritimes ou lorsque aucun des lieux désignés à l'article 77 ne se trouve dans un État contractant.

<sup>595</sup> Ibid.

<sup>596</sup> Texte convenu pour la suite des débats au paragraphe 149 du document A/CN.9/576.

<sup>597</sup> Texte convenu pour la suite des débats au paragraphe 152 du document A/CN.9/576, avec propositions de modification. Comme il est noté dans ce paragraphe, il faudrait envisager de limiter l'application de cette disposition aux actions en jugement déclaratif intentées par le transporteur ou par la partie exécutante maritime.

<sup>598</sup> Texte du document A/CN.9/WG.III/WP.32, supprimé comme convenu au paragraphe 155 du document A/CN.9/576.

~~à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.~~

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

~~3. Aux fins du présent chapitre, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'article 73, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.~~

Article ~~75 bis~~81. Convention après la survenue du litige<sup>599</sup>

Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, une convention attributive de juridiction conclue par les parties au litige né du contrat de transport après ~~qu'un litige est né du contrat de transport~~la survenue de ce litige est valable<sup>600</sup>.

CHAPITRE ~~16~~17. ARBITRAGE<sup>601</sup>

Variante A

Article ~~76~~82

Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique la présente Convention ~~sera~~doit être soumis à l'arbitrage.

Article ~~77~~83

Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis, la clause ou le pacte compromissaire doit figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporé par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution ~~seront~~doivent être soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport.

<sup>599</sup> Texte tiré de la variante A du document A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>600</sup> Texte convenu pour la suite des débats au paragraphe 171 du document A/CN.9/576.

<sup>601</sup> Comme indiqué au paragraphe 179 du document A/CN.9/576, le Groupe de travail a décidé qu'un nouveau projet de ce chapitre lui serait présenté pour examen à une prochaine session, ce qui devrait être fait en principe à sa seizième session. Comme indiqué dans la note 225 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, la variante A du chapitre 16 reproduit intégralement les dispositions des Règles de Hambourg, tandis que la variante B omet les dispositions dont le Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime a proposé la suppression.

Article ~~788~~4

La procédure d'arbitrage ~~est~~doit être engagée, au choix du demandeur:

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé:

i) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

[ii] le lieu où le contrat de transport a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou]

iii) le lieu où le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises à transporter ou le lieu de livraison;

b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin par la clause ou le pacte compromissoire.

Article ~~798~~5

L'arbitre ou le tribunal arbitral ~~applique~~doit appliquer les règles de la présente Convention.

Article ~~8085~~ *bis*

Les articles ~~77-83~~ et ~~78-84~~ sont réputés inclus dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

Article ~~80 bis~~86

Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

Variante BArticle ~~768~~2

Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique la présente Convention ~~sera~~doit être soumis à l'arbitrage.

Article ~~778~~3

Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport a été émis, la clause ou le pacte compromissoire doit figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporé par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution ~~seront~~doivent être soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas

opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport<sup>602</sup>.

Article ~~788~~<sup>603</sup>

Article ~~798~~<sup>5</sup>

L'arbitre ou le tribunal arbitral ~~applique~~ doit appliquer les règles de la présente Convention.

Article ~~808~~<sup>6</sup>

Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

#### CHAPITRE ~~47~~<sup>18</sup>. AVARIES COMMUNES<sup>604</sup>

Article ~~818~~<sup>7</sup>. Dispositions sur les avaries communes

Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

Article ~~828~~<sup>8</sup>. Contribution aux avaries communes

1. [À l'exception ~~de la disposition relative~~ du chapitre relatif au délai pour agir], les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage subi par les marchandises déterminent également si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

2. [Toutes les actions en] [Tous les droits à] contribution aux avaries communes sont [prescrites] [éteints] si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un an] à compter de la date d'émission du règlement d'avarie commune<sup>605</sup>.

<sup>602</sup> Comme indiqué dans la note 227 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le texte modifié du projet d'article 83 sur l'arbitrage dans la variante B ne reproduit pas l'article 22-2 des Règles de Hambourg, jugé trop spécifique.

<sup>603</sup> Comme indiqué dans la note 228 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, afin que la variante B rende compte exactement des délibérations du Sous-Comité international du CMI sur l'uniformité du droit du transport maritime, cet article a été supprimé. Le CMI n'a pris aucune décision concernant une disposition de remplacement appropriée. (Voir *Yearbook* 1999, p. 113 et, pour plus de détails, *Yearbook* 1997, p. 350 à 356, du CMI).

<sup>604</sup> Texte initial du chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, avec propositions d'amélioration.

<sup>605</sup> Comme indiqué dans la note 230 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, on a estimé qu'il fallait indiquer plus clairement que les dispositions du projet de convention relatives au délai pour agir ne s'appliquent pas aux avaries communes. Étant donné que le paragraphe 1 prévoit que les dispositions régissant la responsabilité du transporteur déterminent si le destinataire peut refuser

CHAPITRE ~~18~~19. AUTRES CONVENTIONS<sup>606</sup>Article ~~83~~89. Instruments internationaux régissant d'autres modes de transport

Sous réserve de l'article ~~86~~92, aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer un autre instrument international qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport de marchandises effectué essentiellement par un mode de transport autre que le transport par mer<sup>607</sup>.

Article ~~84~~90. Préséance sur des conventions antérieures

[Dans les relations entre ses parties, ~~les dispositions de~~ la présente Convention l'emportent sur ~~celles~~ les dispositions] [Sous réserve de l'article 102, la présente Convention l'emporte dans les relations entre ses parties sur les dispositions]<sup>608</sup> ~~d'un traité d'une convention~~ antérieure ~~auquel à laquelle~~ celles-ci peuvent être parties [qui sont incompatibles avec ses propres dispositions]<sup>609</sup>.

Article ~~85~~91. Limitation globale de la responsabilité

La présente Convention ne modifie aucunement les droits ou obligations du transporteur ou de la partie exécutante prévus dans les conventions internationales

---

de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu de l'indemniser, la référence aux dispositions sur le délai pour agir prête à confusion. Il est proposé de la supprimer, en particulier si une disposition spécifique sur le délai pour agir est ajoutée.

Comme il est également suggéré au paragraphe 188 du document A/CN.9/526, une disposition distincte pourrait être consacrée au délai pour agir en cas de litige concernant la contribution aux avaries communes et prévoir, par exemple, que ce délai commencerait à courir à compter de l'émission du règlement d'avarie. Un texte a été élaboré et ajouté à la fin du paragraphe 2. Cette disposition devrait probablement couvrir à la fois les demandes en contribution et les demandes d'indemnisation.

Au paragraphe 189 du document A/CN.9/526, il a été demandé si le paragraphe 1 devrait aussi inclure la responsabilité pour les pertes dues à un retard et aux surestaries. Le Groupe de travail ne semble avoir pris aucune décision à ce sujet.

<sup>606</sup> Texte initial du chapitre tiré du document A/CN.9/WG.III/WP.32, avec propositions d'améliorations.

<sup>607</sup> Comme indiqué dans la note 231 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, à propos du projet d'article 27 et des discussions sur la relation du projet de convention avec d'autres conventions régissant les transports et avec la législation interne, le secrétariat a reçu pour instruction, aux paragraphes 247 et 250 du document A/CN.9/526, d'établir une disposition sur le conflit de conventions qui pourrait être insérée au chapitre 19. Cette disposition ne devrait pas remettre en question la proposition mentionnée dans la note suivante mais devrait au contraire la compléter. Le libellé de ce nouveau projet d'article 89 est inspiré de l'article 25-5 des Règles de Hambourg.

<sup>608</sup> Variante proposée.

<sup>609</sup> Comme indiqué dans la note 232 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, l'avis, présenté au paragraphe 196 du document A/CN.9/526, selon lequel il serait utile de modifier le projet d'article 91 pour y préciser que le projet de convention l'emporterait sur les autres conventions concernant les transports sauf à l'égard des États qui ne sont pas Parties à la Convention est conforme aux dispositions de l'article 30-4 de la Convention de Vienne. Il est proposé toutefois d'insérer cette nouvelle disposition dans un article distinct plutôt que dans l'actuel projet d'article 91, qui aborde un autre problème plus spécifique et le règle d'une manière tout à fait différente. Cette nouvelle disposition figure dans le projet d'article 90.

ou la législation nationale régissant la limitation de la responsabilité liée à l'exploitation de navires.

Article [8692. Autres dispositions sur le transport de passagers et de bagages](#)

La présente Convention ne fait naître aucune responsabilité à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention ou d'une législation nationale relative au transport ~~[par mer]~~ des passagers et de leurs bagages.

Article [8793. Autres dispositions sur les dommages causés par un accident nucléaire](#)

La présente Convention ne fait naître aucune responsabilité à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) En application de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997<sup>610</sup>, ou

b) En vertu de la législation nationale régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite législation soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires<sup>611</sup>.

---

<sup>610</sup> Afin de tenir compte des modifications qui seront apportées à ces instruments ou des nouveaux instruments qui seront négociés dans l'avenir, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la possibilité d'ajouter les mots "y compris tout amendement à ces instruments et tout instrument futur concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident nucléaire" ou de prévoir une procédure simple d'amendement tacite limitée à cette disposition qui pourrait être engagée par le dépositaire.

<sup>611</sup> Comme indiqué dans la note 235 du document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'actualiser la liste des conventions et instruments figurant dans le projet d'article 93 et d'établir une version révisée de cet article qui tienne dûment compte des opinions exprimées.

Au paragraphe 200 du document A/CN.9/526, on a expliqué que la liste des conventions figurant dans le projet d'article 89 n'était pas complète. Le Protocole de 1998 portant modification de la Convention de Vienne de 1963 a été mentionné.

Comme indiqué au paragraphe 201 du même document, il a été déclaré que d'autres conventions traitant de la responsabilité pourraient être ajoutées à celles énumérées dans l'article 93, par exemple les conventions concernant la pollution et les accidents. Des objections ont toutefois été soulevées à ce propos. Il est donc suggéré que l'actualisation proposée au paragraphe 202 du document A/CN.9/526 ne concerne que les conventions portant sur les dommages nucléaires.

CHAPITRE ~~19-20. [LIMITES DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE]~~ ~~[VALIDITÉ DES CLAUSES CONTRACTUELLES]~~

Article ~~8894. Dispositions générales~~

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause est nulle si:
- a) Elle exclut ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;
  - b) Elle exclut ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour violation d'une obligation prévue dans la présente Convention;
  - c) Elle cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 14 ~~à~~ ~~19~~ le bénéfice de l'assurance des marchandises<sup>612</sup>.

[~~2~~. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause est nulle si:

- a) Elle exclut, limite [ou alourdit] directement ou indirectement les obligations, prévues au chapitre ~~7-8~~, du chargeur, de l'expéditeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou de la personne visée à l'article ~~3+34~~; ou
- b) Elle exclut, limite [ou alourdit] directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, de l'expéditeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou de la personne visée à l'article ~~3+34~~ pour violation de leurs obligations prévues au chapitre ~~7-8~~.]<sup>613</sup>

Article ~~88a95. Règles spéciales pour les contrats de tonnage~~<sup>614</sup>

1. Nonobstant l'article ~~8894~~, si les clauses d'un contrat de tonnage sont soumises à la présente Convention en vertu de l'article ~~39-3~~ b), le contrat de tonnage peut prévoir des devoirs, droits, obligations et responsabilités plus ou moins importants que ceux énoncés dans la présente Convention à condition que le contrat [soit accepté par écrit ou électroniquement], énonce clairement qu'il déroge ~~aux dispositions~~ ~~à~~ de la présente Convention, et:
  - a) Soit négocié individuellement; ou
  - b) Indique clairement lesquelles de ses sections contiennent les dérogations<sup>615</sup>.
2. Une dérogation en vertu du paragraphe 1 ~~est~~ ~~doit être~~ énoncée dans le contrat et ne peut être incorporée dans ce contrat par référence à un autre document<sup>616</sup>.
3. Un [barème public de prix et de services d'un transporteur,] document de transport, enregistrement électronique concernant le transport ou document similaire n'est pas un contrat de tonnage au regard du paragraphe 1, mais un contrat de

<sup>612</sup> Tel qu'approuvé pour la suite des débats au paragraphe 77 du document A/CN.9/576.

<sup>613</sup> Tel qu'approuvé pour la suite des débats au paragraphe 85 du document A/CN.9/576, après examen des obligations du chargeur au chapitre 8.

<sup>614</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 52 du document A/CN.9/576.

<sup>615</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 85 du document A/CN.9/576.

<sup>616</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 89 du document A/CN.9/576.

tonnage peut incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles<sup>617</sup>.

4. Le droit de dérogation prévu au présent article s'applique aux clauses qui régissent les expéditions effectuées dans le cadre du contrat de tonnage dans la mesure où ces clauses sont soumises à la présente Convention en vertu de l'article ~~39~~-3 a)<sup>618</sup>.

5. Le paragraphe 1 ne s'applique pas:

a) Aux obligations énoncées à l'article ~~43~~16-1 a) et b) [ni à la responsabilité découlant de leur violation ou à la limitation de cette responsabilité];

[b] Aux droits et obligations énoncés aux articles [~~49~~66], [~~25~~28], [~~26~~29], [~~27~~30] et [~~XX~~33] [ni à la responsabilité découlant de leur violation]]<sup>619</sup>.

6. Le paragraphe 1 s'applique:

a) Entre le transporteur et le chargeur;

b) Entre le transporteur et toute autre partie qui a expressément consenti [par écrit ou électroniquement] à être liée par les clauses du contrat de tonnage qui dérogent ~~aux dispositions à de~~ la présente Convention. [Le consentement exprès doit démontrer que la partie consentante a reçu un avis qui indique clairement que le contrat de tonnage déroge ~~aux dispositions de~~ la présente Convention et le consentement n'est pas exprimé dans un [barème public de prix et de services d'un transporteur,] document de transport, ou un enregistrement électronique concernant le transport. Il incombe au transporteur de prouver que les conditions de dérogation ont été remplies.]<sup>620</sup>

Article ~~89~~96. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises<sup>621</sup>

Nonobstant les chapitres ~~4~~5 et ~~5~~6 de la présente Convention et les obligations du transporteur<sup>622</sup>, les clauses du contrat de transport peuvent exclure ou limiter la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si:

a) Les marchandises sont des animaux vivants sauf lorsqu'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission que le

<sup>617</sup> Comme indiqué au paragraphe 89 du document A/CN.9/576, il a été décidé de conserver ce paragraphe dans le texte en vue de la poursuite de la discussion.

<sup>618</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 92 du document A/CN.9/576.

<sup>619</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 99 du document A/CN.9/576, compte tenu des propositions d'insérer d'autres articles du projet de convention et les dispositions du projet sur la compétence et l'arbitrage; la clarification de la relation entre le projet d'article 95-5 et les autres paragraphes du projet d'article 94, ainsi qu'avec les dispositions d'autres instruments internationaux sur les transports, et la possibilité d'insérer dans le projet d'article 95-5 une référence à la responsabilité pour comportement intentionnel ou téméraire devraient être examinées plus avant.

<sup>620</sup> Tel qu'approuvé pour la suite du débat au paragraphe 104 du document A/CN.9/576. La proposition d'insérer un renvoi aux paragraphes 1 à 5 du projet d'article 95 dans le chapeau du projet d'article 95-6 devrait être examinée.

<sup>621</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 52 du document A/CN.9/576.

<sup>622</sup> Tel qu'approuvé pour la suite des discussions aux paragraphes 106 et 109 du document A/CN.9/576.

transporteur [ou une personne mentionnée à l'article ~~14 bis~~19] ou une partie exécutive maritime<sup>623</sup> a commis témérairement en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement; ou

b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances et conditions dans lesquelles le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ne soient pas concernées et qu'aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport ne soit émis pour le transport des marchandises.

## CHAPITRE 21. CLAUSES FINALES

### Article 97. Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention<sup>624</sup>.

### Article 98. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États [à [...] du [...] au [...] puis] au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York du [...] au [...].

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.

3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies<sup>625</sup>.

### Article 99. Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée<sup>626</sup>.

### Article 100. Effet dans les unités territoriales nationales

1. Si un État contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou

<sup>623</sup> Tel qu'approuvé pour la suite des discussions aux paragraphes 107 et 109 du document A/CN.9/576.

<sup>624</sup> Texte tiré de l'article 15 du projet de convention sur les contrats électroniques et de l'article 27 des Règles de Hambourg.

<sup>625</sup> Texte tiré de l'article 16 du projet de convention sur les contrats électroniques.

<sup>626</sup> Texte inspiré de l'article 22 du projet de convention sur les contrats électroniques et de l'article 29 des Règles de Hambourg.

plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations sont notifiées au dépositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un État contractant, mais non pas à toutes, et si l'établissement d'une partie est situé dans cet État, cet établissement est considéré, aux fins de la présente Convention, comme n'étant pas situé dans un État contractant, à moins qu'il ne soit situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.

4. Si un État contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État<sup>627</sup>.

#### Article 101. Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai [d'un an] [de six mois] à compter de la date du dépôt du [vingtième] [troisième] instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du [vingtième] [troisième] instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai [d'un an] [de six mois] à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.

3. Chaque État contractant doit appliquer les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard<sup>628</sup>.

#### Article 102. Dénonciation d'autres conventions

1. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à l'un des instruments suivants ou à tous doit **en même temps dénoncer**, selon le cas, les accords internationaux concernés à cet effet: la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924; le Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924; et le Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de

<sup>627</sup> Texte tiré de l'article 18 du projet de convention sur les contrats électroniques. Voir aussi l'article 52 de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Le Cap, 16 novembre 2001.)

<sup>628</sup> Texte tiré de l'article 30 des Règles de Hambourg. Il est à noter que le second délai proposé entre crochets est tiré de l'article 23 du projet de convention sur les contrats électroniques. Le délai choisi pour l'entrée en vigueur, qui est fonction à la fois du nombre de ratifications requis et du délai requis après le dépôt de l'instrument approprié, est généralement le délai considéré comme suffisant pour permettre aux milieux d'affaires pour s'adapter au nouveau régime.

connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968; ou encore la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, conclue à Hambourg le 31 mars 1978.

2. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des États parties aux instruments énumérés au paragraphe 1 ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises de la part desdits États pour ces instruments auront elles-mêmes pris effet. Le dépositaire de la présente Convention doit s'entendre avec le Gouvernement belge, dépositaire des autres conventions, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard<sup>629</sup>.

#### Article 103. Révision et amendements

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire doit convoquer une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée<sup>630</sup>.

<sup>629</sup> Texte tiré de l'article 99-3 et 6 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises. Voir aussi l'article 31 des Règles de Hambourg et l'article 55 de la Convention de Montréal. L'approche suivie dans cette dernière n'exige pas de dénonciation formelle des autres conventions mais considère que la Convention de Montréal prévaut dans les relations entre les États qui sont également parties aux autres conventions. De ce fait, le régime en place entre un État contractant de la nouvelle convention en question et un État non contractant continuerait de s'appliquer même après l'entrée en vigueur de la nouvelle convention et jusqu'à ce que les deux États deviennent États contractants à la nouvelle convention.

<sup>630</sup> Texte tiré de l'article 32 des Règles de Hambourg. Les procédures d'amendement sont peu fréquentes dans les textes de la CNUDCI. Les Règles de Hambourg énoncent cependant une disposition générale, dans leur article 32, et une disposition spéciale, dans leur article 33, pour la révision des montants de limitation et de l'unité de compte. Dans le projet de convention sur les contrats électroniques, la Commission a décidé de ne pas insérer de disposition sur les amendements du fait que les États parties à la Convention peuvent engager une procédure d'amendement conformément au droit général des traités (le plus souvent, avec une conférence diplomatique et un protocole portant modification, comme dans le cas de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, telle que modifiée par le Protocole du 11 avril 1980, New York, 14 juin 1974), lorsque cela est possible, après discussion au sein de la Commission. Il est à noter que les dispositions des projets d'articles 25 et 103 sur les amendements peuvent être adoptées indépendamment.

Article ~~18 bis~~104. Modification des limites<sup>631</sup>

1. Sans préjudice ~~des dispositions~~ de l'article 103, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées à l'article ~~1864~~-1 de la présente Convention.
2. À la demande d'au moins [un quart<sup>632</sup>] des États ~~parties contractants~~ à la présente Convention<sup>633</sup>, le depositaire ~~doit~~ communiquer toute proposition visant à modifier les limites prévues à l'article ~~1864~~-1 de la présente Convention à tous les États ~~parties contractants~~<sup>634</sup> et ~~doit réunir réunit~~ un comité composé d'un représentant de chaque État ~~partie contractant~~ en vue d'examiner la modification proposée.
3. La réunion du comité ~~se tient doit se tenir~~ en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.
4. Les amendements ~~sont doivent être~~ adoptés par le comité à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants<sup>635</sup>.
5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité ~~tient doit tenir~~ compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur

<sup>631</sup> Texte tel qu'il figure au paragraphe 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, notes comprises. Comme indiqué dans la note 19 de ce document, la présente proposition s'inspire de la procédure de modification énoncée à l'article 23 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes et à l'article 24 de la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (CRET). Des approches similaires ont été adoptées dans un certain nombre de conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI), comme le Protocole de 1992 portant modification de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Protocole de 1992 portant modification de la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Protocole de 2003 à la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (pas encore entré en vigueur), le Protocole de 1996 portant modification de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

<sup>632</sup> Comme indiqué dans la note 21 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 23-2 du Protocole à la Convention d'Athènes fait mention de "la moitié" et non d'"un quart" des États parties.

<sup>633</sup> Comme indiqué dans la note 22 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 23-2 du Protocole à la Convention d'Athènes inclut le membre de phrase "et, en tout cas, d'un minimum de six" des États parties.

<sup>634</sup> Comme indiqué dans la note 24 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 23-2 du Protocole à la Convention d'Athènes fait également référence aux membres de l'Organisation maritime internationale.

<sup>635</sup> Comme indiqué dans la note 25 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 23-5 du Protocole à la Convention d'Athènes est libellé comme suit: "Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique ... à condition que la moitié au moins des États parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote."

des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances<sup>636</sup>.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de [cinq<sup>637</sup>] ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature, ni d'un délai de [cinq] ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article;

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de [6] % par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature<sup>638</sup>;

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au [triple] de la limite fixée dans la présente Convention<sup>639</sup>.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 ~~est~~doit être notifié par le dépositaire à tous les États ~~parties contractants~~. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de [dix-huit<sup>640</sup>] mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, [un quart<sup>641</sup>] au moins des États qui étaient des États ~~parties contractants~~ au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur [dix-huit<sup>642</sup>] mois après son acceptation.

9. Tous les États ~~parties contractants~~ sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément à l'article 105 six mois au

<sup>636</sup> Comme indiqué dans la note 26 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, cette disposition est reprise de l'article 23-6 du Protocole à la Convention d'Athènes. Voir, également, l'article 24-4 de la CRET.

<sup>637</sup> Comme indiqué dans la note 27 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, les paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34 proposent un délai, pour ce projet de paragraphe, de sept ans, et non de cinq.

<sup>638</sup> Comme indiqué dans la note 28 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on ne trouve aucune disposition similaire dans la CRET. On pourrait aussi adopter, comme proposé aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, le texte suivant: "Aucune limite ne peut être relevée ou abaissée au-delà d'un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention augmentée ou diminuée de 21 % en une seule fois."

<sup>639</sup> Comme indiqué dans la note 29 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, on ne trouve aucune disposition similaire dans la CRET. On pourrait aussi adopter, comme proposé aux paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34, le texte suivant: "Aucune limite ne peut être relevée ou abaissée au-delà d'un montant dépassant, au total, de plus de 100 %, cumulativement, la limite fixée dans la présente Convention."

<sup>640</sup> Comme indiqué dans la note 30 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, les paragraphes 11 et 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.34 proposent un délai, pour les projets de paragraphes 7, 8 et 10, de douze mois, et non dix-huit.

<sup>641</sup> Comme indiqué dans la note 31 du document A/CN.9/WG.III/WP.39, l'article 24-7 de la CRET indique "un tiers au moins des États qui étaient parties".

<sup>642</sup> Des conventions récentes de l'OMI ont réduit le délai à douze mois en cas d'extrême urgence. Voir, par exemple, l'article 24-8 du Protocole de 2003 à la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de [dix-huit mois] n'a pas encore expiré, tout État devenant État ~~partie contractant~~ durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État ~~partie contractant~~ après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, si cette dernière date est postérieure.

#### Article 105. Dénonciation de la présente Convention

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification<sup>643</sup>.

FAIT à [...], le [...], en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

<sup>643</sup> Texte tiré de l'article 34 des Règles de Hambourg. La deuxième phrase du paragraphe 2 n'est pas absolument nécessaire mais figure dans les Règles de Hambourg et dans d'autres traités de la CNUDCI, comme le projet de convention sur les contrats électroniques. Elle n'apparaît pas, par exemple, à l'article 27 de la Convention internationale pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005 (texte le plus récent déposé auprès du Secrétaire général), qui est libellé un peu différemment:

“1. Tout État partie peut dénoncer la présente Convention par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.  
2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle la notification aura été reçue par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.”