

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée
11 septembre 2006

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-huitième session
Vienne, 6-17 novembre 2006

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

**Droits d'action et délai pour agir: document présenté pour
information par le Gouvernement japonais**

Note du secrétariat*

En vue de la dix-huitième session du Groupe de travail III (Droits des transports), le Gouvernement japonais a soumis au secrétariat le document joint en annexe relatif aux droits d'action et au délai pour agir dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué totalement ou partiellement] [par mer]. Le Gouvernement japonais a indiqué que ce document avait pour but de faciliter l'examen de cette question par le Groupe de travail en regroupant les vues et commentaires de diverses délégations.

On trouvera dans l'annexe la traduction de ce document tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

* Le présent document est soumis tardivement en raison de la date à laquelle il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

Droits d'action et délai pour agir: document présenté pour information par le Gouvernement japonais

I. Introduction

1. Les questions des droits d'action et du délai pour agir ont fait l'objet d'échanges de vues préliminaires à la neuvième session du Groupe de travail (avril 2002, voir A/CN.9/510, par. 58 à 60), puis ont été examinées en détail à la onzième session (mars-avril 2003, voir A/CN.9/526, par. 149 à 182). Sur la base de ces discussions, le texte initial du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.21) a été révisé (A/CN.9/WG.III/WP.32), puis a fait l'objet de quelques modifications supplémentaires (A/CN.9/WG.III/WP.56). Ces questions ont aussi été examinées lors d'un séminaire informel organisé en janvier 2006 à Londres au nom du Gouvernement italien ("séminaire de Londres"), auquel tous les membres et observateurs du Groupe de travail avaient été invités. Après la dix-septième session du Groupe de travail (avril 2006), la délégation japonaise a distribué un questionnaire informel aux membres et aux observateurs. Des réponses ont été communiquées par le Canada, la Chine, le Danemark, les États-Unis, l'Italie, la Norvège, la Suède et la Suisse. Pour faciliter la tâche du Groupe de travail, le présent document fait la synthèse des délibérations des sessions précédentes du Groupe et rend compte des points de vue préliminaires qui ont été échangés lors du séminaire de Londres ou présentés dans les réponses au questionnaire informel.

II. Droits d'action

A. Questions générales concernant ce chapitre

1. Nécessité du chapitre sur les droits d'action

2. Lors des sessions précédentes du Groupe de travail, certaines délégations ont suggéré de supprimer le projet d'article 67 (voir A/CN.9/WG.III/WP.56, note de bas page 237; et A/CN.9/526, par. 152 et 157). Il était demandé dans le questionnaire informel si le projet de convention devait comprendre un chapitre sur les droits d'action. Toutes les délégations qui ont répondu ont proposé de supprimer entièrement ce chapitre. Cependant, une délégation, tout en suggérant de supprimer ce chapitre, a proposé que plusieurs des principes énoncés dans le projet d'article 67 (variante A) soient incorporés dans les dispositions du chapitre 6 (responsabilité du transporteur).

2. Rapport avec d'autres conventions

3. Il a été souligné lors du séminaire de Londres que les dispositions relatives aux droits d'action pourraient entrer en conflit avec les droits d'action prévus par d'autres conventions relatives au droit des transports dans le cas de contrats de transport multimodal. Par exemple, il se peut que ces autres conventions accordent des droits d'action à un nombre plus restreint de personnes que ne le fait le projet d'article 67. Il était demandé dans le questionnaire informel si le projet de

convention devait être coordonné avec les autres conventions relatives au transport en ce qui concerne la question des droits d'action. Différentes réponses ont été faites sur ce point. De nombreuses délégations ont estimé qu'une telle coordination était inutile. L'une d'entre elles a fait observer que le projet d'article 27 offrait déjà la solution. D'autres délégations se sont montrées plus prudentes en ce qui concerne le risque de conflit avec d'autres conventions et se sont déclarées favorables à une telle coordination, bien qu'aucune solution concrète n'ait été proposée pour régler cette question.

B. Projet d'article 67

4. Le projet d'article 67 est ainsi libellé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56:

Article 67. Parties

Variante A

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 exécutante¹ que par:

a) Le chargeur², 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 responsabilité dont ils peuvent se prévaloir en vertu du contrat de transport et de la présente 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

¹ Les mots "partie exécutante" dans la variante A devraient sans doute être remplacés par "partie exécutante maritime".

² L'article 34 dispose que le "chargeur documentaire" bénéficie des droits reconnus au chargeur par le chapitre 14. On peut se demander toutefois si "le chargeur documentaire" doit bénéficier des droits d'action.

obligation quelconque découlant de ce contrat ou attachée à celui-ci, lorsqu'elle a subi une perte ou un dommage.

1. Portée du projet d'article

5. La variante A ne vise que les actions contre le transporteur ou la partie exécutante (maritime)³. La variante B étend la portée du projet d'article aux actions contre les titulaires d'un droit sur les marchandises. Il était demandé dans le questionnaire informel quelle devait être la portée du projet d'article. Les réponses ont divergé sur ce point. La majorité des délégations qui ont répondu ont estimé que les actions contre le chargeur devraient également être visées. Une délégation a fait observer qu'il serait peut-être judicieux que le transporteur ne puisse intenter une action contre le chargeur qu'en application des dispositions relatives aux obligations de ce dernier. D'autres délégations, mais ce point de vue était minoritaire, se sont prononcées contre une telle extension. Une délégation a indiqué qu'elle souhaiterait limiter le champ d'application du projet d'article 67 uniquement aux actions intentées en application des articles 17 et 20.

2. Critère de la perte ou du dommage

6. Il est disposé dans les deux variantes que le demandeur doit avoir subi une "perte ou un dommage". Cependant, il a été dit lors de sessions précédentes que ce critère pourrait poser des problèmes. Par exemple, il serait inapproprié dans le cas d'une action intentée par un destinataire pour obtenir la livraison de marchandises détenues par le transporteur (voir A/CN.9/526, par. 153).

7. Lors du séminaire de Londres, une question plus fondamentale a été posée à propos du critère de la "perte ou du dommage". On a reproché au projet d'article 67 de pratiquer l'amalgame entre le droit matériel (que devrait établir en définitive le demandeur?) et le droit processuel (quelles conditions faut-il remplir pour pouvoir intenter une action?). On a fait valoir que le demandeur doit prouver qu'il a subi "une perte ou un dommage" pour gagner le procès, mais que le droit processuel n'exige pas d'emblée une telle preuve pour engager et poursuivre une action en justice.

8. On demandait dans le questionnaire informel si ce critère était approprié. Plusieurs délégations ont répondu qu'il l'était. Une délégation supposait que la demande visant à obtenir la livraison ou l'exercice du droit de contrôle était traitée de manière exhaustive dans d'autres chapitres et que comme le projet d'article 67 ne traitait que de l'action en dommages-intérêts, le fait que ce projet d'article exigeait que le demandeur ait subi "une perte ou un dommage" ne posait pas de problème. Une autre délégation a répondu que l'on pouvait éviter ce problème en limitant le champ d'application du projet d'article 67 aux actions intentées en application des projets d'article 17 et 20. Une délégation a répondu que ce critère serait sans doute inutile étant donné qu'une partie n'aurait aucun intérêt à engager une action si elle n'avait pas subi de perte ou de dommage.

³ Voir note 1 plus haut.

3. Choix des variantes

9. En ce qui concerne le choix entre les deux variantes, la plupart des délégations qui ont répondu ont déclaré préférer la variante B, dont l'approche est plus générale. Une délégation a proposé d'ajouter à la variante B un paragraphe ainsi libellé: "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."

10. Une délégation a répondu qu'elle préférerait une version plus courte de la variante A, qui en limiterait le champ d'application aux actions intentées en application des projets d'article 17 et 20.

4. Deuxième paragraphe de la variante A

11. La variante A comprend un deuxième paragraphe concernant les exonérations et les limites de responsabilité du transporteur et de la partie exécutante (maritime)⁴ en cas de transfert des droits d'action ou d'acquisition de ces droits par subrogation. Ce paragraphe n'a pas fait l'objet de débats de fond aux sessions précédentes du Groupe de travail ni au séminaire de Londres.

12. Dans le questionnaire officiel, il était demandé de présenter des observations au sujet de ce paragraphe et d'indiquer s'il était également nécessaire de le faire figurer dans la variante B. Plusieurs délégations ont proposé de le supprimer. L'une d'entre elles a fait valoir que cette question devrait être traitée dans le chapitre 12 (Transfert de droits). Plusieurs délégations pensaient le contraire et ont déclaré que ce paragraphe devrait être inclus dans la variante B si celle-ci était retenue.

C. Projet d'article 68

13. Le projet d'article 68 est ainsi libellé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56:

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

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.

14. Le projet d'alinéa a) permet au porteur d'opposer ses droits au transporteur, qu'il ait ou non subi une perte ou un dommage. Le texte initial était assorti de la

⁴ Voir la note 1 plus haut.

note explicative ci-après: “Dans de nombreux systèmes juridiques, semble-t-il, les demandeurs qui intentent une action au titre d’un connaissance sont autorisés à adresser une réclamation également pour des pertes autres que la leur. Or, le présent article ne dispose pas que seul un tel porteur a le droit d’action.” (Voir A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 204). Lors d’une session précédente, les membres du Groupe de travail ont été largement d’accord sur le fait que ce principe était généralement admis dans de nombreux États (voir A/CN.9/526, par. 160).

15. Le projet d’alinéa b) comprend deux éléments différents: 1) une personne autre que le porteur visé au projet d’article 67 peut intenter une action contre le transporteur même si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis, et 2) en pareil cas, le demandeur doit prouver non seulement qu’il a subi une perte ou un dommage, mais aussi que le porteur n’en a pas subi. Cette disposition est sans doute plus sujette à controverse que le projet d’alinéa a). À sa onzième session, le Groupe de travail est convenu que cette question devrait peut-être être examinée de façon plus approfondie ultérieurement (voir A/CN.9/526, par. 162).

16. La première question qui était posée dans le questionnaire informel était de savoir s’il était nécessaire ou souhaitable que le projet de convention traite de problèmes tels que ceux qui faisaient l’objet des alinéas a) et b) de l’actuel projet d’article 68. Toutes les réponses ont été négatives. Une délégation a indiqué que l’alinéa a) du projet d’article 68 était incompatible avec les règles de procédure civile internes de son pays et que, si cet alinéa était supprimé, l’alinéa b) deviendrait inutile.

17. Le questionnaire informel invitait en outre à faire d’éventuelles suggestions au sujet de ces deux alinéas. Étant donné que la plupart des délégations qui ont répondu étaient favorables à la suppression du projet d’article 68, seulement quelques suggestions ont été faites en ce qui concerne la rédaction de ce projet d’article. Une délégation a fait observer que le transporteur courait le risque de devoir payer deux fois en application du projet d’article 68 a) si une personne qui n’était pas le porteur mais qui avait subi la perte finale (par exemple le propriétaire des marchandises endommagées) intentait une action contre le transporteur alors que celui-ci avait déjà dédommagé le porteur⁵. Une délégation a suggéré que le “porteur” soit simplement considéré comme un destinataire au sens du projet d’article 67-1 b).

III. Délai pour agir

A. Questions générales concernant ce chapitre

18. La nécessité du chapitre sur le délai pour agir n’a jamais été contestée lors des sessions précédentes du Groupe de travail, même s’il a été dit que certaines dispositions pourraient être supprimées. Toutes les délégations qui ont répondu au questionnaire informel ont été unanimes sur ce point.

⁵ Pour tenir compte de cette situation, le texte initial comprenait une deuxième phrase ainsi libellée: “Si ce porteur n’a pas subi la perte ou le dommage lui-même, il est réputé agir au nom de la partie qui a subi cette perte ou ce dommage.” Ce libellé, qui avait suscité des critiques, a été supprimé au cours de la onzième session (voir A/CN.9/526, par. 161).

B. Projet d'article 69

19. Le projet d'article 69 est ainsi libellé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56:

Article 69. Prescription des actions

Variante A

Le transporteur⁶ est déchargé de toute responsabilité prévue dans la présente Convention si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'[un] an. Le chargeur⁷ 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.

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.

20. Au cours des sessions précédentes, plusieurs questions différentes ont été abordées à propos du projet d'article 69.

1. Quelles actions devraient être soumises aux dispositions du projet de convention relatives à la prescription?

21. Tant la variante A que la variante B fixent un délai pour tenter une action non seulement contre le transporteur ou la partie exécutante maritime, mais aussi contre les titulaires d'un droit sur les marchandises⁸. Il a été débattu de façon relativement approfondie à la onzième session du Groupe de travail sur le point de savoir si cette approche était appropriée (voir A/CN.9/526, par. 166). Le Groupe de travail souhaitera peut-être aussi se demander si cette approche doit être conservée alors que le projet d'article 67 ne vise que les actions contre le transporteur ou la partie exécutante maritime (voir A/CN.9/526, par. 154). Il convient également de noter qu'à sa quatorzième session, le Groupe de travail a décidé que le projet de convention ne devrait fixer des règles en matière de compétence et d'arbitrage que pour les actions contre le transporteur ou la partie exécutante maritime (voir A/CN.9/572, par. 116 et 117).

⁶ Les mots "partie exécutante maritime" pourraient être ajoutés dans la première phrase de la variante A, bien que l'article 20-1 rende sans doute cet ajout superflu.

⁷ Les mots "une personne visée à l'article 34" pourraient être ajoutés dans la deuxième phrase de la variante A, bien que le projet d'article 34 rende sans doute cet ajout superflu. Toutefois, comme le texte actuel du projet d'article 34 ne mentionne pas les immunités prévues par le chapitre 15, ces mots devraient être ajoutés.

⁸ Pour être plus précis, la portée de la variante A semble légèrement différente de celle de la variante B en ce qui concerne les actions contre les titulaires d'un droit sur les marchandises. Par exemple, l'action en remboursement intentée contre la partie contrôlante en application du projet d'article 57-2 n'est pas couverte par la variante A alors qu'elle l'est par la variante B. Le Groupe de travail souhaitera peut-être se demander s'il convient également de fixer un délai de prescription pour ces actions.

22. Deuxièmement, le contrat de transport peut donner lieu à des actions qui ne sont pas fondées sur les dispositions du projet de convention, par exemple une action en paiement du fret intentée par le transporteur contre le chargeur. En outre, les conséquences d'un certain nombre d'obligations ne sont pas traitées dans le projet de convention et sont donc régies par la loi nationale applicable. Les actions s'y rapportant devraient-elles être soumises aux dispositions relatives à la prescription?

23. Dans leurs réponses au questionnaire informel, la plupart des délégations ont appuyé l'idée que les actions contre le chargeur devraient également être couvertes mais une délégation a exprimé le point de vue contraire. Une délégation a noté qu'il était peut-être souhaitable que le projet d'article 69 s'applique également aux actions intentées contre les chargeurs et d'autres parties, mais que le délai de prescription pour ces actions devrait être fixé soigneusement. On a dit qu'en cas de perte totale du navire due à la négligence du chargeur, l'enquête visant à déterminer la cause réelle de l'accident prendrait probablement beaucoup de temps.

24. La plupart des délégations qui ont répondu n'ont pas mentionné explicitement les raisons pour lesquelles seules les actions intentées en application des dispositions du projet de convention devraient être soumises au projet d'article 69. Une délégation a indiqué expressément que les actions intentées conformément à la loi nationale applicable ne devraient pas être soumises à ce projet d'article. Une autre délégation a indiqué que la prescription devrait s'appliquer à tous les droits et actions nés du contrat de transport.

25. Une délégation a proposé que le projet d'article 69 s'applique aussi aux actions contre le navire, comme dans le cas des Règles de La Haye-Visby. On a signalé par ailleurs qu'il pourrait être nécessaire d'apporter une modification correspondante concernant le chargeur de sorte que le projet d'article s'applique également aux actions contre le titulaire d'un droit sur les marchandises.

2. Choix des variantes et du libellé

26. La règle relative à la prescription des actions peut-être formulée de différentes façons. L'article 3-6 des Règles de La Haye-Visby dispose que le transporteur est "déchargé de toute responsabilité" alors que l'article 20-1 des Règles de Hambourg indique que "toute action ... est prescrite". Bien qu'il s'agisse là dans une certaine mesure d'un problème de rédaction, on a souligné que le choix des variantes et du libellé soulève plusieurs questions de fond.

27. Les questions de fond que soulève le libellé sont notamment les suivantes:

a) *Nature de la prescription.* La différence entre "prescription des actions" et "extinction des droits" a été soulignée lors d'une session précédente du Groupe de travail. On a émis l'opinion que cette différence pourrait avoir une incidence sur l'applicabilité de la suspension du délai de prescription ou du choix de la loi applicable (voir A/CN.9/526, par. 167).

b) *Possibilité d'invoquer un droit comme moyen de compensation.* Si le projet de convention dispose que "les actions sont prescrites", cela peut créer le doute sur le point de savoir si une partie conservait la possibilité de faire valoir un droit "prescrit" comme moyen de compensation sans intenter une action. De fait, la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en

navigation intérieure de 2000 (CMNI), qui utilise le terme “prescription”, contient la disposition supplémentaire suivante pour en clarifier les conséquences: “L’action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d’exception”⁹. Par contre, si le Groupe de travail adopte une expression telle que “le transporteur est déchargé” ou “les droits sont éteints”, il est probablement inutile de traiter la question d’une éventuelle compensation. (Il est évident qu’un droit éteint ne peut pas être invoqué, même comme moyen de compensation.)

28. Dans le questionnaire informel, les délégations étaient invitées à indiquer celle des deux approches (prescription des actions ou extinction des droits) ainsi que la variante et le libellé qui avaient leur préférence. La plupart de celles qui ont répondu ont déclaré qu’elles préféraient la prescription. Une délégation a proposé d’apporter la précision ci-après afin de lever les doutes éventuels concernant les conséquences de la prescription: “À l’expiration du délai de prescription, le demandeur est déchu de son droit de faire valoir sa demande”. Une délégation a indiqué qu’elle préférait l’approche de la prescription parce qu’elle estimait qu’un droit prescrit pourrait être invoqué comme moyen de compensation. Par contre, une autre délégation a répondu qu’elle préférait l’approche de l’extinction, afin de rendre la prescription absolue car, dans son pays, un délai de prescription pouvait facilement être prolongé par le simple fait qu’une partie demandait réparation. Une délégation a fait observer que le terme “délai de prescription” n’était pas un terme consacré dans les pays de tradition romaine.

29. Pour ce qui est du choix des variantes, les réponses au questionnaire informel étaient également partagées. Certaines délégations ont déclaré qu’elles préféraient la variante B avec le mot “prescrites”. La possibilité d’invoquer une demande prescrite comme moyen de compensation pourrait être contestée si ce libellé était adopté (voir plus haut). D’autres délégations se sont prononcées pour la variante A. Une délégation a fait observer que l’expression utilisée dans les Règles de La Haye et La Haye-Visby (variante A) n’avait pas, semble-t-il, suscité le moindre problème.

3. Suspension du délai de prescription

30. Il sera peut-être nécessaire de se demander si la question de la “suspension du délai de prescription” doit être traitée dans le projet de convention et, dans l’affirmative, comment elle doit l’être. Le projet de convention devrait-il comprendre des dispositions à ce sujet ou serait-il préférable que cette question soit régie par la législation nationale? Dans cette dernière hypothèse, quelle loi devrait être applicable? Par exemple, l’article 24-3 de la CMNI précise que la suspension et l’interruption de la prescription sont régies par la loi applicable au contrat de transport (voir également l’article 32-2 et 3 de la CMR).

31. Il était également demandé dans le questionnaire informel comment la question de la suspension devrait être traitée dans le projet de convention. La plupart des délégations qui ont répondu ont indiqué que cette question devrait être régie par la législation nationale, mais une délégation a estimé qu’elle devrait être traitée dans le projet de convention. Cependant, certaines délégations ont répondu qu’il était souhaitable que le projet de convention précise au moins quelle loi devait

⁹ CMNI, article 24-5. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956 (CMR), telle qu’amendée par le protocole de 1978, contient une disposition similaire (article 32-5).

s'appliquer à cette question, et il a été proposé que ce soit la loi régissant le contrat de transport. Certaines délégations ont répondu qu'elles attendaient pour se prononcer.

4. Délai approprié

32. Enfin, on demandait dans le questionnaire quel délai serait approprié. L'article 3-6 des Règles de La Haye-Visby prévoit un délai d'un an alors que l'article 20-1 des Règles de Hambourg prévoit deux ans. Dans leurs réponses, la plupart des délégations ont indiqué qu'un an était suffisant. Une délégation préférerait un délai de deux ans, mais était disposée à transiger si le Groupe de travail préférerait une autre durée. Une autre délégation a suggéré de traiter à part les actions contre le transporteur, en fonction du type d'action.

C. Projet d'article 70

33. Le projet d'article 70 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 dispose que:

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.

1. Action contre le transporteur

34. Le projet d'article 70 indique le jour de référence du délai de prescription. À une précédente session du Groupe de travail, on a longuement débattu du fait de savoir si la date de référence devrait être celle de la livraison effective (voir A/CN.9/526, par. 170). On pourrait en effet soutenir l'"approche de la réception effective" car, sinon, le délai commence à courir avant que le destinataire puisse vérifier l'état des marchandises en cas de retard. Des craintes, cependant, ont été émises à propos de cette approche. On a souligné que la livraison effective pourrait être retardée par une action unilatérale du destinataire ou par l'autorité douanière locale. En outre, l'"approche de la réception effective" ne tient plus lorsque toutes les marchandises ont été perdues. Le projet de convention actuel comprend la seconde partie de la première phrase, qui traite de cette situation.

35. Dans l'éventualité où le Groupe de travail rejeterait l'"approche de la réception effective", une autre solution pourrait être de toujours faire courir le délai à partir du "moment de livraison spécifié à l'article 11-4 ou 11-5". Si cette approche était retenue, la seconde partie de la première phrase deviendrait inutile¹⁰. On pourrait, cependant, se demander si cette approche offre une solution appropriée en cas de retard.

¹⁰ La "réception effective" n'est pas complètement abandonnée même dans le cadre de cette approche lorsqu'il n'existe ni accord contractuel ni coutume ou usage concernant le moment de livraison.

36. Les Règles de La Haye-Visby définissent, à l'article 3-6, la date de référence comme étant "la date de délivrance [des marchandises] ou la date à laquelle elles eussent dû être délivrées", tandis que les Règles de Hambourg la définissent, à l'article 20-2, comme étant "le jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être". Les deux textes semblent combiner les approches "effective" et "contractuelle".

37. Répondant au questionnaire informel en ce qui concerne la date de référence appropriée pour une action contre le transporteur, la majorité des délégations ont déclaré que la date de livraison effective était préférable. Une délégation a répondu cependant que, pour éviter tout différend inutile, le délai devrait courir à partir du moment où les marchandises sont arrivées sur le lieu de livraison et le destinataire est avisé qu'elles sont prêtes pour la livraison. Une autre délégation a préféré le texte "le moment de livraison spécifié à l'article 11-4 ou 11-5". Une autre encore a préféré, comme point de départ, l'approche contractuelle tout en proposant que le jour de livraison effective prévale s'il est postérieur au premier. Une délégation a simplement appuyé le libellé du projet de texte actuel. On a estimé, cependant, que ce libellé, "le transporteur a achevé la livraison des marchandises concernées conformément à l'article 11-4 ou 11-5", posait un problème lorsque, par exemple, les marchandises étaient livrées avant la date convenue dans le contrat de transport.

38. Dans leur quasi-totalité, les délégations qui ont répondu au questionnaire informel sont convenues que, si l'on devait adopter l'approche de la livraison effective, il faudrait la compléter d'une règle spéciale applicable en cas de perte totale des marchandises. Dans ce cas, il a été proposé que la date de référence soit celle à laquelle les marchandises étaient supposées être livrées. Une délégation a également proposé que la même règle s'applique lorsque le destinataire ne réceptionne pas la livraison.

2. Action contre une partie exécutante maritime

39. Au séminaire de Londres, il a été avancé qu'il faudrait clarifier la notion de "livraison" dans l'optique d'une action qui serait exercée contre une partie exécutante maritime. Il a été proposé que le délai de prescription d'une telle action coure à partir de la date à laquelle la partie exécutante maritime livre les marchandises aux transporteurs successifs, plutôt que de la date de livraison finale au destinataire.

40. Tenant compte de cette proposition, le questionnaire informel posait la question de savoir si la date de référence applicable à l'action exercée contre une partie exécutante maritime devrait différer de celle applicable à l'action exercée contre un transporteur. Toutes les délégations ont répondu que la date de référence devrait être la même que pour le transporteur contractant. On a expliqué que, dans le cas d'un transport multimodal, les dommages causés aux marchandises ne pourraient être détectés que lorsqu'elles atteindraient leur destination finale et que les délais de prescription devraient courir à partir de ce moment, même pour une action exercée contre la partie exécutante maritime.

3. Action contre le chargeur

41. À une précédente session du Groupe de travail, des doutes ont été émis sur le point de savoir si l'on pouvait utiliser le moment de livraison pour fixer le délai de prescription applicable aux actions exercées contre le chargeur ou d'autres parties ayant un intérêt dans les marchandises (voir A/CN.9/526, par. 173). Il n'a été proposé, cependant, aucune autre date de référence pour les actions exercées contre la personne autre que le transporteur. Le questionnaire informel posait la question de savoir s'il était approprié d'avoir la même date de référence pour les actions exercées contre le chargeur et le transporteur. La majorité a répondu que la date de référence devrait être la même. Selon un avis différent, le délai de prescription applicable à une action exercée contre le chargeur devrait courir à partir du jour où la perte ou le dommage s'est produit.

4. Autres questions

42. Certaines délégations qui ont répondu au questionnaire informel se sont déclarées préoccupées par le mot entre crochets figurant dans la première phrase du projet d'article 70. L'une d'elles a proposé de supprimer le mot "dernier" et d'insérer, comme seconde partie de la première phrase, le texte suivant: "*à partir du jour où leur livraison aurait dû être achevée*".

D. Projet d'article 71

43. Le projet d'article 71 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 dispose que:

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.

1. Différence avec les Règles de La Haye-Visby

44. Les Règles de La Haye-Visby (article 3-6) et les Règles de Hambourg (article 20-4) comprennent toutes deux une disposition permettant aux parties de prolonger le délai de prescription. Il existe entre elles, cependant, une légère différence. Le projet de texte actuel est, pour l'essentiel, identique à la seconde. La différence est la suivante: premièrement, les Règles de Hambourg exigent une "déclaration", tandis que les Règles de La Haye-Visby exigent un "accord"; deuxièmement, les Règles de La Haye-Visby autorisent la prorogation même une fois le délai de prescription écoulé, tandis que le texte actuel des Règles de Hambourg exclut clairement cette possibilité.

45. La plupart des délégations qui ont répondu au questionnaire informel ont indiqué préférer le mot "déclaration" à celui d'"accord", certaines émettant un avis contraire. Une délégation a proposé qu'il soit possible de bénéficier d'une prorogation après expiration du délai.

2. Condition de forme

46. Le projet d'article 3 énonce la condition de forme de la déclaration visée au projet d'article 71. Bien que le traitement soit le même qu'à l'article 20-4 des Règles de Hambourg, on peut se poser la question de savoir s'il est compatible avec celui de l'accord sur la compétence conclu après la naissance du litige (projet d'article 81 tel qu'énoncé dans le document A/CN.9/591, par. 73)¹¹. La plupart des délégations qui ont répondu au questionnaire informel ont estimé que la condition de forme énoncée dans le projet de convention actuel était appropriée, une délégation estimant qu'une déclaration orale pourrait suffire.

E. Projet d'article 72

47. Le projet d'article 72 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 dispose que:

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 où la procédure est engagée; ou

b) Variante A de l'alinéa b)

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;

le délai le plus long étant retenu.

48. Le projet d'article 72 prévoit une prorogation spéciale du délai applicable à l'action récursoire. Cette règle est nécessaire pour s'assurer, par exemple, que le transporteur a suffisamment de temps pour exercer une action contre le transporteur secondaire lorsque l'action exercée contre ce premier l'a été immédiatement avant

¹¹ Il a été confirmé qu'aucune exigence de forme ne devrait être ajoutée à l'article 81. Voir A/CN.9/591, par. 61, 62 et 64.

l'expiration du délai. Une règle similaire existe à la fois dans les Règles de La Haye-Visby (article 3-6 *bis*) et dans les Règles de Hambourg (article 20-5).

49. Toutes les délégations qui ont répondu au questionnaire informel ont appuyé, quant au fond, le texte de cette disposition. Une délégation, cependant, a estimé qu'il faudrait que l'article vise les situations où le chargeur exerce un recours contre le transporteur après avoir été tenu, par le destinataire, responsable en vertu du contrat de base qu'il a conclu avec ce dernier.

50. Le projet d'alinéa b) comprend deux variantes, qui prévoient une date de référence différente pour les 90 jours supplémentaires. La variante A contient essentiellement la même disposition que les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. La variante B, qui est nouvelle, a été insérée comme suite à la remarque faite à la onzième session du Groupe de travail selon laquelle, dans certains pays de tradition romano-germanique, il n'était pas possible d'exercer une action récursoire tant qu'il n'avait pas été définitivement statué sur l'affaire (voir A/CN.9/526, par. 176).

51. La plupart des délégations qui ont répondu au questionnaire informel ont préféré la variante A, tandis que certaines ont appuyé la variante B. Un représentant a souligné que si l'on adoptait la variante B, la tierce partie contre laquelle l'action récursoire était exercée risquait de n'être pas approchée pendant plusieurs années après l'accident, période pendant laquelle de nombreux éléments, dont des preuves, des témoins et des souvenirs, seraient perdus. En outre, il a été estimé que si la variante B était libellée de façon à répondre à la préoccupation de certains pays de tradition romano-germanique dans lesquels il n'était pas possible d'exercer une action récursoire tant qu'il n'avait pas été définitivement statué sur l'affaire, l'alinéa a) du projet d'article 72 accordait une protection appropriée.

F. Projet d'article 73

52. Le projet d'article 73 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 dispose que:

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.

53. Cette disposition tient compte de la suggestion faite à la onzième session du Groupe de travail selon laquelle il faudrait appliquer aux demandes reconventionnelles le même traitement qu'aux actions récursoires (voir A/CN.9/526, par. 177). Le questionnaire informel posait la question de savoir si le projet de convention devrait aborder la question des demandes reconventionnelles et si le projet de texte actuel convenait à cette fin. En réponse, certaines délégations ont suggéré de supprimer le projet d'article. Une délégation s'est posé la question de savoir s'il existait des demandes reconventionnelles qui méritaient de bénéficier d'une prorogation en vertu de cette disposition. D'autres ont répondu que cette

disposition était nécessaire et se sont déclarées globalement favorables au projet de texte actuel.

54. Plusieurs propositions rédactionnelles ont été faites. Premièrement, une délégation a fait observer que l'expression "une demande reconventionnelle ... peut être formée" créait un doute quant au fait de savoir si la demande reconventionnelle devrait être formée dans le cadre de la même procédure ou dans le cadre d'une procédure distincte, et a proposé de préciser que c'était d'une même procédure qu'il s'agissait. Deuxièmement, il a été proposé d'ajouter à la fin de la phrase les mots "ou dans le délai plus long accordé par la loi du for" car, dans certains pays, une demande reconventionnelle ne peut être formée qu'au moment d'une comparution. Or, le délai qui s'écoule entre la signification de l'assignation et la comparution peut être supérieur à 90 jours. Enfin, on s'est interrogé sur le champ d'application de l'article. Une délégation a proposé que ce champ se limite aux demandes reconventionnelles formées à des fins de compensation. Une autre a noté que le projet de texte actuel semblait lourd de conséquences et qu'il faudrait ajouter au champ d'application de la demande reconventionnelle une condition supplémentaire. Elle a proposé d'ajouter le texte suivant:

La prescription d'une action ne signifie pas qu'un droit à une demande reconventionnelle est éteint si l'action contre laquelle la demande reconventionnelle est formée provient du même contexte juridique que l'action prescrite et est née avant que cette dernière ait été prescrite.

G. Projet d'article 74

55. Le projet d'article 74 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 dispose que:

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 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;]

le délai le plus long étant retenu.

56. Ce projet d'article lève les inquiétudes liées au fait que le délai de prescription puisse expirer avant qu'un demandeur ait identifié l'affréteur coque nue qui est le "transporteur" responsable en vertu du projet d'article 40-3. Cependant, la question de savoir s'il faudrait supprimer ou conserver l'article 40-3 reste pendante et, si le

Groupe de travail décidait de le supprimer, il faudrait alors également supprimer le présent article.

57. Le questionnaire informel posait la question de savoir si le projet d'article 74 était acceptable en supposant que le projet d'article 40-3 demeure dans le texte. Certaines délégations ont appuyé, quant au fond, le projet d'article 74, tandis que d'autres s'y sont opposées. Une délégation a proposé, en supposant que le projet d'article 40-3 soit remanié conformément à la proposition figurant au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.70, le nouveau texte suivant:

“Si les données du contrat n'indiquent pas le nom et l'adresse du transporteur et si le demandeur a prié le propriétaire inscrit d'identifier correctement celui-ci,

a) une action contre le propriétaire inscrit peut être exercée dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la demande d'identification du transporteur est formée, et

b) une action contre le transporteur peut être exercée dans les 90 jours à compter de la date à laquelle le propriétaire inscrit a correctement identifié ce premier.”

H. Article supplémentaire éventuel concernant le désistement d'instance en vertu du projet d'article 80-2

58. Il a été proposé, à la seizième session du Groupe de travail, que le projet de convention prévoie de traiter le délai pour agir en rapport avec le désistement d'instance en vertu du projet d'article 80-2 (voir A/CN.9/591, par. 57).

59. On peut cependant se poser la question de savoir si une règle spéciale est nécessaire pour traiter cette situation. Il a généralement été convenu qu'une action typique susceptible de désistement en vertu du projet d'article 80-2 est une action en déclaration visant à nier la responsabilité du transporteur et ne comprend pas des actions “légitimes” exercées contre le chargeur, telles qu'une action en responsabilité en vertu du chapitre 8 (voir A/CN.9/591, par. 57 à 59). Supposons que le transporteur exerce contre le destinataire une action en déclaration de non-responsabilité avant l'expiration du délai et que le destinataire exige un désistement d'instance. Le transporteur introduit une nouvelle action dans un autre for spécifié au projet d'article 75 ou 77 après l'expiration du délai. Dans cette situation, le transporteur souhaite-t-il prolonger le délai de prescription? On ne sait pas non plus clairement si le chargeur mérite cette prorogation, car il pourra avoir exercé à tout moment une action contre le transporteur dans le for spécifié au projet d'article 75 ou 77. Il faudrait examiner de près la question de savoir si l'une quelconque des parties devrait avoir un intérêt légitime dans la prorogation du délai de prescription dans le cadre du projet d'article 80-2.

60. Le questionnaire informel posait la question de savoir s'il était nécessaire d'avoir une règle spéciale concernant le désistement d'instances en vertu du projet d'article 80-2, et ce qu'une telle règle devrait énoncer. Certaines délégations ont réservé leur position et de nombreuses autres ont répondu qu'elles ne jugeaient pas nécessaire d'inclure une telle disposition. Une délégation, en revanche, a explicitement appuyé l'article supplémentaire concernant le désistement d'instances

en vertu du projet d'article 80-2. Il a été proposé que cet article accorde au transporteur, pour exercer une action devant le tribunal compétent que le chargeur a choisi, un délai raisonnable (par exemple 90 jours).
