

II. RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT

A. Rapport du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux sur les travaux de sa onzième session (New York, 18-29 janvier 1988) (A/CN.9/298) [Original : anglais]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-9
DÉLIBÉRATIONS ET DÉCISIONS	10-118
I. MÉTHODE DE TRAVAIL	10-11
II. EXAMEN DU PROJET DE RÈGLES UNIFORMES SUR LA BASE DU DOCUMENT A/CN.9/WG.II/WP.60	12-83
III. FORME DES RÈGLES UNIFORMES	84-86
IV. EXAMEN DE L'INTITULÉ ET DES ARTICLES DU PROJET DE CONVENTION SOUMIS PAR LE GROUPE DE RÉDACTION	87-116
V. AUTRES QUESTIONS	117-118

Annexes

	<i>Pages</i>
I. PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL ÉTABLI PAR LE GROUPE DE TRAVAIL DES PRATIQUES EN MATIÈRE DE CONTRATS INTERNATIONAUX	000
II. CONVENTIONS INTERNATIONALES EN MATIÈRE DE TRANSPORT SUSCEPTIBLES DE FIGURER A L'ARTICLE 17-1 b DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL	000

INTRODUCTION

1. A sa seizième session, en 1983, la Commission a décidé d'inclure la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans son programme de travail, de prier l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) de lui transmettre pour examen son avant-projet de convention en la matière et de confier à un groupe de travail la préparation de règles uniformes dans ce domaine (A/38/17, par. 115)¹.

¹Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-huitième session, Supplément n° 17 (A/38/17).

2. Comme suite à cette demande, UNIDROIT a communiqué son avant-projet de convention à la Commission. A sa dix-septième session, la Commission a confié à son groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux la tâche d'élaborer des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport (A/39/17, par. 113). Elle a en outre décidé que le Groupe de travail aurait pour mandat de baser ses travaux sur l'avant-projet de convention d'UNIDROIT et sur le rapport explicatif établi par le secrétariat d'UNIDROIT, ainsi que sur l'étude des grandes questions soulevées par ledit avant-projet dont le secrétariat de la CNUDCI l'avait saisie à sa dix-septième session (A/CN.9/252). Le Groupe de

travail devait également examiner des questions qui n'étaient pas traitées dans l'avant-projet de convention d'UNIDROIT, ainsi que toute autre question qui pouvait être considérée comme pertinente.

3. Le Groupe de travail a commencé ses travaux sur ce sujet à sa huitième session par un examen approfondi des questions qui se posaient dans le domaine de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport (A/CN.9/260). Il a alors décidé de se prononcer sur la forme à donner aux règles uniformes après en avoir déterminé la substance et la teneur. A sa neuvième session, le Groupe de travail a tenu un débat préliminaire sur l'ensemble des projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, établis par le secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.56). Il a également élaboré le texte des projets d'articles premier, 2, 3 et 4, accompagnés de notes, qui serviront de base aux consultations entre les délégations et à ses travaux futurs (A/CN.9/275). A sa dixième session, le Groupe de travail a examiné les projets d'articles premier à 3 des règles uniformes et les projets d'articles 5 à 15 révisés et nouveaux projets d'articles 16 et 17 établis par le secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.58) et il a établi le texte de plusieurs de ces projets d'articles.

4. Le Groupe de travail, qui se composait de tous les Etats membres de la Commission, a tenu sa onzième session à New York du 18 au 29 janvier 1988. Assistaient à la session les représentants des Etats membres suivants :

Argentine, Australie, Autriche, Brésil, Chine, Cuba, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Inde, Italie, Jamahiriya arabe libyenne, Japon, Lesotho, Mexique, Nigéria, Pays-Bas, République démocratique allemande, Suède, Tchécoslovaquie, Union des Républiques socialistes soviétiques et Yougoslavie.

5. Assistaient à la session des observateurs des Etats suivants :

Allemagne, République fédérale d', Bangladesh, Canada, Equateur, Ouganda, Pérou, Pologne, République de Corée, République populaire démocratique de Corée, Roumanie, Saint-Siège, Soudan, Suisse, Thaïlande, Togo, Venezuela et Yémen démocratique.

6. Assistaient également à la session des observateurs des organisations internationales suivantes :

a) *Institution spécialisée des Nations Unies*

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement;

b) *Organisations intergouvernementales*

Commission centrale pour la navigation du Rhin, Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Office central des transports internationaux ferroviaires;

c) *Organisations internationales non gouvernementales*

Association internationale de coordination de la manipulation des chargements, Chambre de commerce internationale, Comité maritime international, Institute of International Container Lessors.

7. Le Groupe de travail a élu le bureau suivant :

Président : M. Michael Joachim BONELL (Italie)

Rapporteur : M. Kuchibhotha VENKATRAMIAH (Inde)

8. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.II/WP.59);

b) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : texte révisé du projet de règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport établi sur la base des délibérations et décisions de la dixième session du Groupe de travail (A/CN.9/WG.II/WP.60).

9. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant :

a) Election du bureau.

b) Adoption de l'ordre du jour.

c) Elaboration de règles juridiques uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport.

d) Autres questions.

e) Adoption du rapport.

DÉLIBÉRATIONS ET DÉCISIONS

I. Méthode de travail

10. Le Groupe de travail a entrepris d'examiner tous les articles du projet de règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport sur la base du document A/CN.9/WG.II/WP.60. Le chapitre II du présent rapport contient le résumé des débats et le texte des décisions du Groupe de travail au sujet de cet examen. Le Groupe de travail a décidé de recommander que le projet de règles uniformes soit adopté sous la forme d'une convention.

11. Une fois achevé l'examen du projet de règles uniformes, le Groupe de travail a réuni un groupe de rédaction auquel il a renvoyé le projet de règles uniformes. Le groupe de rédaction a été prié d'incorporer au projet de règles uniformes les décisions prises par le Groupe de travail et d'examiner le projet de règles uniformes pour s'assurer de la cohérence linguistique dans la version établie dans chaque langue et de la correspondance entre les versions en langues différentes. Le projet de règles uniformes tel que modifié et soumis par le groupe de rédaction a été examiné ensuite par le Groupe de travail (voir le chapitre IV ci-après). Une fois

achevé l'examen du texte, le Groupe de travail a approuvé le projet de règles uniformes reproduit à l'annexe I du présent rapport.

II. Examen du projet de règles uniformes sur la base du document A/CN.9/WG.II/WP.60

Article premier

Paragraphe 1

12. Le Groupe de travail a discuté du membre de phrase "faisant l'objet d'un transport international" figurant entre crochets. Selon un point de vue, ce membre de phrase était inutile puisque l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 2 précisait que les marchandises devaient faire l'objet d'un transport international. L'opinion qui l'a emporté a toutefois été que ce membre de phrase devait être maintenu et que les crochets devaient être supprimés, car il était utile de souligner que les règles ne s'appliquaient que pour des marchandises faisant l'objet d'un transport international.

13. On a émis l'opinion que le titre des règles uniformes devrait faire ressortir le fait que celles-ci n'étaient applicables que dans le cas de marchandises faisant l'objet d'un transport international; cette suggestion a été renvoyée au groupe de rédaction. On a suggéré de remplacer les mots "en vue d'assurer ou de faire assurer les services relatifs au transport" par "en vue d'exécuter ou de faire exécuter les services relatifs au transport" afin d'harmoniser la terminologie avec celle utilisée dans d'autres dispositions des règles uniformes. Cette suggestion a aussi été renvoyée au groupe de rédaction.

14. On a décidé de supprimer l'alinéa *a* pour les raisons ci-après. Son maintien excluait du champ d'application des règles uniformes une grande partie des opérations accomplies par les exploitants, en particulier celles accomplies aux terminaux de conteneurs, ce qui laisserait en dehors du champ d'application des règles un domaine très étendu. De plus, la distinction entre la mise à terre temporaire de marchandises pendant un transfert direct, qui, en vertu de cet alinéa, serait exclue du champ d'application des règles uniformes, et l'entreposage de marchandises, qui lui serait inclus, n'était pas claire et serait difficile à définir. On a fait observer que si cet alinéa était supprimé, les entreprises de manutention relèveraient des règles uniformes; or elles préféreraient bénéficier d'une extension du régime de responsabilité applicable aux transporteurs, mais elles n'en avaient pas toujours la possibilité, et les règles uniformes devraient leur assurer une protection comparable. On a en outre fait remarquer que l'entreposage de marchandises n'était plus la principale fonction d'un exploitant de terminal. Celle-ci était, comme l'indiquait le paragraphe 1, la prise en garde de marchandises en vue d'exécuter des services relatifs au transport.

15. A l'appui du maintien de la disposition, on a fait valoir que les règles uniformes ne devaient s'appliquer que lorsque les marchandises étaient entreposées par l'exploitant.

16. On s'est posé la question de savoir si les règles uniformes s'appliquaient lorsque l'exploitant acceptait les marchandises pour un entreposage de longue durée et ne connaissait pas leur destination finale. Il a été indiqué que le paragraphe 3 de l'article premier pourrait contribuer à résoudre cette question.

Paragraphe 2

17. On a déclaré que la définition des "marchandises" ne devrait pas englober les engins de transport ou emballages appartenant à des personnes autres que l'expéditeur ou que la personne ayant engagé l'exploitant; s'il en était ainsi, ces engins ou emballages pourraient servir de sûreté à l'exploitant en vertu de l'article 10, ce qui entrerait en conflit avec les droits de leurs propriétaires et avec les conventions internationales ou les lois nationales régissant les sûretés sur les engins de transport ou les emballages. Il a été convenu que cette question serait traitée dans le cadre de l'article 10.

18. On a exprimé l'avis que les véhicules utilisés pour transporter les marchandises, tels que les barges, les wagons, les remorques et les châssis squelettes, ne devraient pas être soumis au régime de responsabilité des règles uniformes et ne devraient donc pas être englobés dans la définition des "marchandises". On a fait observer que dans bien des cas ces véhicules relevaient de règles juridiques qui leur étaient propres énoncées dans des conventions internationales ou des lois nationales. On a fait valoir que le régime de responsabilité prévu par les règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport n'avait pas été conçu pour s'appliquer en cas de perte ou d'endommagement de ces véhicules et ne convenait pas dans ces cas. Par exemple, la valeur de ces véhicules étant souvent nettement supérieure à celle des marchandises qu'ils transportaient, les plafonds de responsabilité prévus dans les règles uniformes pour la perte ou l'endommagement de marchandises seraient dans de nombreux cas insuffisants pour une indemnisation en cas de perte ou d'endommagement d'un véhicule. Le Groupe de travail a donc décidé de suivre une approche analogue à celle adoptée au paragraphe 5 de l'article premier de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Hambourg) (ci-après appelée les "Règles de Hambourg")², à savoir inclure dans la définition des "marchandises" les engins utilisés pour réunir ou emballer les marchandises, mais pas ceux utilisés uniquement pour transporter les marchandises. On a fait observer toutefois que la distinction entre les deux types d'engins était de moins en moins claire en raison de l'évolution des pratiques et des techniques en matière de transport. Conformément à cette décision, le Groupe de travail a adopté la définition ci-après des "marchandises" :

"Le terme 'marchandises' désigne également les conteneurs, palettes ou engins analogues d'emballage ou de transport dans la mesure où les marchandises y sont réunies ou emballées et où l'engin n'a pas été fourni par l'exploitant."

²Voir l'Acte final de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (A/CONF.89/13).

Paragraphe 3

19. Le paragraphe 3 a été jugé acceptable. Selon une opinion, ce paragraphe devrait être interprété de façon telle qu'en cas de transport fragmenté, l'expression "transport international" ne couvre que les phases pour lesquelles le point de départ et le point de destination étaient identifiés comme étant situés dans deux Etats différents. Ce point de vue n'a toutefois pas été accepté par le Groupe de travail.

Paragraphe 4

20. Le paragraphe 4 a été jugé acceptable. Il a été convenu que l'expression "services relatifs au transport" couvrait les services contribuant à assurer physiquement l'acheminement des marchandises, et non pas, par exemple, les services financiers concernant les marchandises.

Paragraphe 5. Forme des avis et demandes présentés en vertu des règles uniformes

21. Le Groupe de travail a engagé un débat au sujet de la forme des avis et demandes présentés en vertu des règles uniformes. Le débat a porté principalement sur les articles premier, paragraphe 5, et 11, paragraphe 1. Il a été entendu toutefois que le débat concernait aussi les mentions des avis et demandes apparaissant dans les projets d'articles 5, paragraphes 3 et 4; 10, paragraphe 3; 11, paragraphes 2 et 5; 12, paragraphes 2, 4 et 5.

22. Selon une opinion, les règles uniformes devraient contenir à l'article premier, paragraphe 5, ou dans un article distinct, une disposition générale définissant la forme de tous les avis et demandes présentés en vertu des règles. Une proposition d'amendement de l'article premier, paragraphe 5, rédigée comme suit, a été avancée :

"Le terme 'avis' désigne une communication écrite ou orale faite conformément à la présente [Loi] [Convention] qui est immédiatement préservée sous une forme ou d'une manière fournissant une trace accessible de l'information qu'elle contient."

23. La même proposition demandait aussi la suppression de la dernière phrase de l'article 11, paragraphe 1. On a expliqué que, selon la proposition, tout avis donné en vertu des règles uniformes pourrait être exprimé par oral dès lors que son auteur en préservait une trace, accessible si nécessaire dans le cadre d'une demande procédant des règles uniformes.

24. Selon un avis opposé, les règles uniformes devraient permettre qu'un avis soit donné oralement sans aucune formalité, chaque partie devant être libre de déterminer la forme d'avis appropriée à utiliser conformément à une saine pratique commerciale et à ses intérêts. On a relevé que la partie qui recevait un avis oral pouvait protéger ses intérêts en accusant réception de l'avis par écrit. On a dit que l'appréciation du caractère suffisant de la preuve que l'avis oral avait été donné relevait de la compétence du tribunal ou de la juridiction d'arbitrage saisi d'un différend auquel l'avis se rapportait. On a souligné que, selon la proposition, même s'il n'était pas contesté qu'un

avis oral avait été donné, l'avis serait sans effet s'il n'avait pas été préservé. On a souligné aussi que la seule mention dans la proposition d'une "communication écrite ou orale" excluait les avis donnés d'ordinateur à ordinateur.

25. Selon une autre opinion, les règles uniformes ne devraient pas contenir d'exigence générale quant à la forme de tous les avis et demandes présentés en vertu des règles; au contraire, la question de la forme devrait être réglée à propos de chacun des avis et demandes présentés en vertu des règles. On a donc proposé la suppression du paragraphe 5 de l'article premier. Selon une autre proposition, on supprimerait à la fois le paragraphe 5 de l'article premier et la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 11, la question de la forme des avis et demandes relevant de la loi nationale applicable. A ce propos, selon une autre proposition, les avis prévus au paragraphe 1 de l'article 11 devraient être donnés par écrit.

26. Dans le cours du débat, l'idée est apparue que le paragraphe 5 de l'article premier devrait être conservé sous sa forme actuelle, car il constituait une unification acceptable des différentes pratiques et règles de droit national relatives à la forme des avis; il est apparu aussi que la question de savoir si, à titre d'exception à cette disposition générale, certains types d'avis ou de demandes pourraient être présentés oralement devrait être tranchée séparément. Le Groupe de travail a accepté cette formule. A ce propos, on a appuyé l'idée qu'un avis de perte ou de dommage apparent présenté en vertu de l'article 11 du paragraphe 1 puisse l'être oralement. Toutefois, l'opinion qui a prévalu était qu'il devait être régi par les dispositions générales sur les avis figurant à l'article premier, paragraphe 5, attendu qu'il était important et que l'obligation de le donner sous une forme qui en conservait une trace permettrait d'éviter les difficultés qui apparaîtraient si sa remise était contestée ou si son contenu était incertain.

*Article 2**Paragraphe 1*

27. On s'est déclaré hostile à la version actuelle de l'alinéa *a* du paragraphe 1 au motif qu'elle s'écartait des principes généraux du règlement des conflits de lois. Selon ces principes, les règles uniformes s'appliqueraient si elles faisaient partie de la loi du lieu où se trouvaient les marchandises; ces principes donnent en outre aux parties toute latitude de convenir que leurs relations seront régies par les règles. Au surplus, on a relevé qu'il existait des terminaux de transport établis à cheval sur les frontières de deux Etats ou plus, et que certains de ces Etats pourraient appliquer les règles et d'autres non. Dans de tels cas, ni le lieu de l'exécution des services relatifs au transport, ni le lieu où les marchandises se trouvaient ne fournissait un critère approprié pour l'application des règles uniformes, puisque l'exploitant pourrait fausser l'application des règles en exécutant les services relatifs au transport ou en plaçant les marchandises dans la section du terminal située dans l'Etat où sa situation juridique était le plus favorable.

28. Le Groupe de travail a décidé que la Convention s'appliquerait dès lors que les services relatifs aux

transports étaient exécutés par un exploitant dont le lieu d'établissement était situé sur le territoire d'un Etat contractant ou dès lors que les règles du droit international privé entraînaient l'application de la loi d'un Etat contractant. Le Groupe de travail a décidé aussi de maintenir la règle énoncée actuellement à l'alinéa *b* du paragraphe 1. Le groupe de rédaction a été prié de rédiger une disposition donnant effet à ces décisions et d'envisager d'inclure une disposition concernant le cas où un exploitant avait plusieurs lieux d'établissement, telle que l'article 10 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (Vienne, 1980)³ (dénommée ci-après "Convention des Nations Unies sur les ventes").

29. On a noté que l'alinéa *a* du paragraphe 1 n'exigeait pas que les services relatifs au transport soient exécutés dans un terminal de transport, ce qui posait la question de savoir si les règles uniformes s'appliqueraient au cas où ces services seraient exécutés sur le territoire de l'Etat intéressé mais en dehors d'un terminal. En outre, les règles uniformes ne définissaient pas ce qu'il fallait entendre par "terminal de transport".

Paragraphe 2

30. Il a été décidé de supprimer le paragraphe 2 pour les raisons données ci-après. Ce paragraphe énonçait une règle de preuve et ce genre de questions ne devait pas être traité dans les règles uniformes. Il était trop subjectif, et par conséquent incompatible avec le paragraphe 3 de l'article premier, et serait difficile à appliquer pour les tribunaux. Il était, certes, important pour l'exploitant de savoir si les marchandises faisaient l'objet d'un transport international et étaient, par conséquent, soumises aux règles uniformes, mais un exploitant qui n'en savait rien serait suffisamment protégé par le paragraphe 3 de l'article premier. Celui-ci exigeait implicitement que, lors de la prise en garde des marchandises, il soit raisonnablement indiqué à l'exploitant que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international et l'autorisait à faire valoir que les règles ne s'appliquaient pas en l'absence d'une telle indication.

31. A l'appui du maintien du paragraphe 2, on a estimé que ce paragraphe était nécessaire pour protéger l'exploitant qui ne savait pas que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international; on a dit toutefois que la disposition devait être formulée séparément dans un article relatif aux exonérations de l'exploitant et non dans l'article relatif au champ d'application des règles. Selon un autre point de vue, la définition protégerait un exploitant qui prendrait en charge et livrerait des marchandises dans la fraction nationale d'un transport international fractionné, étant donné notamment qu'il était difficile de savoir, dans le cas d'un transport fractionné, quels étaient les lieux de départ et de destination à prendre en considération pour établir si les marchandises faisaient l'objet d'un transport international en vertu du paragraphe 3 de

l'article premier. On a indiqué toutefois que le paragraphe 2 de l'article 2 n'apportait aucune réponse à cette question.

Article 3

32. On a proposé de remplacer les mots "remettent à" par "mettent à la disposition de" pour reprendre les termes utilisés à l'article 4-2 *b* ii des Règles de Hambourg. Cette proposition n'a toutefois pas été adoptée et l'article 3 a été maintenu sous sa forme actuelle.

Article 4

33. Le Groupe de travail a retenu la variante 5 des différentes variantes proposées pour la phrase liminaire du paragraphe 1. Selon cette variante, l'exploitant était tenu d'émettre un document à la demande du client et il était clair qu'il pouvait aussi le faire en l'absence d'une telle demande. Le groupe de rédaction a été prié de revoir le texte de cette variante.

34. On a estimé que le membre de phrase "dans un délai raisonnable" pouvait susciter des difficultés d'interprétation et on a proposé d'utiliser une formule plus objective, telle que "dans un délai normal". Il a été toutefois décidé de maintenir la formule "dans un délai raisonnable", étant entendu que, pour déterminer si un délai était "raisonnable", il y aurait lieu d'examiner la pratique normalement suivie dans le type de terminal en question.

Paragraphe 1 a et b

35. Le Groupe de travail a estimé, d'un commun accord, que l'exploitant devait avoir une grande latitude quant à la manière d'accuser réception des marchandises. A son avis, le texte des alinéas *a* et *b* donnait à l'exploitant une telle latitude car il lui permettait d'accuser réception des marchandises en émettant un document, en signant un document établi par le client, ou en apposant la marque voulue sur un document établi ou émis par un tiers, tel qu'un transporteur. Il a été admis que l'exploitant pourrait satisfaire à l'exigence de documentation prévue dans le texte actuel du paragraphe 1 en remettant au client un document établi par un tiers, tel qu'un transporteur, signé par ce tiers au nom de l'exploitant.

36. On a dit que l'exploitant devait être expressément autorisé à formuler une réserve sur le document signé ou émis par lui s'il ne disposait pas de méthodes raisonnables pour vérifier les marchandises, ou s'il avait des doutes quant à leur état ou à leur quantité. C'était, a-t-on dit, particulièrement important lorsque l'exploitant devait signer un document établi par le client ou apposer une marque sur un document établi ou émis par un tiers. Il a été entendu que, selon le texte actuel de l'alinéa *a*, l'exploitant pouvait formuler une telle réserve; il était donc inutile d'avoir une autre disposition à cet effet. Il a été également entendu que l'emploi des termes "méthodes de vérification raisonnables", à l'alinéa *b*, ne signifiait pas que l'exploitant était tenu d'ouvrir un conteneur scellé. Le Groupe de travail a

³ Acte final de la Conférence des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (A/CONF.97/18).

donc jugé le texte des alinéas *a* et *b* acceptable, mais a demandé au groupe de rédaction de le revoir pour l'adapter aux techniques de traitement électronique des données.

Paragraphe 2

37. Le paragraphe 2 a été jugé acceptable.

Paragraphe 3

38. Le paragraphe 3 a été jugé acceptable. On a noté que ce paragraphe ne spécifiait pas pendant combien de temps les renseignements figurant dans le document émis par l'exploitant devaient être préservés.

Paragraphe 4

39. Le Groupe de travail a décidé de supprimer la disposition figurant dans la première phrase du paragraphe 4, qui lui paraissait inutile. La deuxième phrase du paragraphe 4 a été jugée acceptable. Il a été admis que, si l'exploitant n'apposait pas sur le document la signature exigée, le paragraphe 2 de l'article 4 s'appliquerait.

Paragraphe 5

40. On a dit que le paragraphe 5 pourrait être plus utile s'il était modifié de manière à indiquer clairement que si le document ne comprenait pas les renseignements requis au paragraphe 1, l'existence ou la validité du contrat entre l'exploitant et le client n'en était pas affectée. On a noté qu'une disposition analogue figurait dans la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Varsovie, 1929). A l'encontre de cette suggestion, on a noté que le document exigé en vertu de la Convention de Varsovie jouait un rôle plus essentiel dans le régime de responsabilité de cette convention que ne le faisait le document prévu par les présentes règles uniformes. Une telle disposition a donc été jugée inutile. Par conséquent, la suggestion n'a pas été adoptée et le paragraphe 5 a été supprimé.

Article 5

Paragraphes 1 et 2

41. Les paragraphes 1 et 2 ont été jugés acceptables.

Paragraphes 3 et 4

42. Selon un point de vue, la personne habilitée à recevoir les marchandises devait être en mesure de faire la demande de remise des marchandises prévue au paragraphe 3 ou 4 sous toute forme qu'elle jugerait appropriée et suffisante pour protéger ses intérêts, y compris oralement. Selon un autre point de vue, il fallait exiger que la demande soit faite sous une forme qui permette d'en retrouver la trace. Conformément à ses débats et à sa décision concernant la forme des avis et demandes présentés en vertu des règles uniformes

(voir plus haut les paragraphes 21 à 26), le Groupe de travail a décidé de conserver les paragraphes 3 et 4 sous leur forme actuelle.

43. Le Groupe de travail a décidé que le délai prévu au paragraphe 4 devait être de 30 jours.

Article 6

Paragraphe 1

44. L'approche adoptée au paragraphe 1 a été jugée acceptable. On a exprimé l'opinion que les montants des limites indiqués entre crochets étaient trop faibles; mais selon un autre avis, ils étaient satisfaisants. Le Groupe de travail a décidé de conserver ces montants entre crochets afin que l'instance qui adopterait les règles sous forme de convention ou de loi type puisse les examiner plus avant.

45. On a estimé que, si les règles uniformes étaient adoptées sous forme de convention, il faudrait prévoir une réserve selon laquelle un Etat contractant pourrait appliquer des limites plus élevées dans le cas des terminaux aériens. Selon une autre opinion, une réserve devrait être permise par laquelle un Etat contractant pourrait n'appliquer la Convention qu'aux terminaux maritimes. Le Groupe de travail est revenu sur la question des réserves après avoir pris une décision sur la forme sous laquelle les règles uniformes devraient être adoptées (voir plus loin le paragraphe 96).

Limite fondée sur le nombre de colis ou d'autres unités de chargement

46. Il a été proposé de réintroduire une autre limite de responsabilité fondée sur le nombre de colis ou d'autres unités de chargement, qui avait été supprimée par le Groupe de travail à sa dixième session. A l'appui de cette proposition, on a déclaré que, s'agissant en particulier des marchandises de grande valeur qui étaient souvent transportées dans des conteneurs, les limites fondées sur le poids seraient dans nombre de cas considérablement inférieures à la valeur réelle. On a également mentionné les dispositions correspondantes des Règles de Hambourg et de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (ci-après dénommée "Convention sur le transport multimodal")⁴. On a toutefois fait observer que l'application de limites fondées sur le nombre de colis ou d'autres unités de chargement avait donné lieu à des problèmes dans la pratique. On a également fait remarquer que la réintroduction de telles limites nécessiterait de nouvelles dispositions relatives au document à émettre par l'exploitant. Le Groupe de travail a décidé de ne pas modifier sa décision antérieure de supprimer la limite fondée sur le nombre de colis ou d'autres unités de chargement, mais il a recommandé que lorsque les règles uniformes seraient communiquées aux gouvernements pour observations, ceux-ci se demandent s'il faudrait ou non réintroduire une telle limite.

⁴TD/MT/CONF/16.

Paragraphe 2

47. Le paragraphe 2 a été jugé acceptable. On a noté que lorsque l'exploitant fournissait ses services gratuitement — comme dans le cas où la loi exige que les marchandises à l'arrivée ou au départ soient déposées dans un entrepôt de l'administration — il était parfois impossible de calculer une limite de responsabilité en vertu du paragraphe 2. On a déclaré toutefois que de pareils cas, qui étaient rares, pouvaient être réglés par les tribunaux, selon une interprétation appropriée.

Paragraphes 3 et 4

48. Les paragraphes 3 et 4 ont été jugés acceptables.

*Article 7**Paragraphes 1 et 3*

49. Les paragraphes 1 et 3 ont été jugés acceptables.

Paragraphe 2

50. Le groupe de rédaction a été prié de revoir le libellé "s'il prouve qu'il a agi dans le cadre de l'exécution des services pour lesquels il a été engagé par l'exploitant" afin de ne pas laisser entendre involontairement que la personne responsable serait privée des exonérations et des limites de responsabilité en cas de manquement mineur dans l'exécution des services requis d'elle par l'exploitant.

*Article 8**Paragraphe 1*

51. Des vues divergentes ont été exprimées quant aux circonstances dans lesquelles l'exploitant perdrait le bénéfice des limites de responsabilité au titre des règles uniformes. Selon un avis, l'exploitant ne devrait perdre ce bénéfice que s'il agissait lui-même intentionnellement ou témérement, mais non si une telle conduite était imputée à ses employés ou à d'autres personnes engagées par lui. Il a donc été proposé de supprimer les mots "ou de ses préposés" au paragraphe 1. A l'appui de cette opinion, on a fait valoir ce qui suit. Des limites relativement rigides permettaient aux assureurs d'évaluer plus exactement leurs risques; il en résultait donc des coûts d'assurance moins élevés que lorsque les limites étaient plus facilement franchies. Du point de vue économique, il était plus efficace que ce soit le client plutôt que l'exploitant qui porte la charge de l'assurance d'un risque de perte ou de dommage en sus des limites de responsabilité. Une part importante des pertes ou dommages subis résultant d'actes intentionnels ou téméraires des employés et d'autres personnes engagées par l'exploitant, le fait de permettre que l'on déroge aux limites en pareil cas exposerait bien davantage l'exploitant à une responsabilité illimitée, ce qui rendrait les règles uniformes peu attrayantes. On a en outre fait remarquer que l'exploitant ne devrait perdre le bénéfice de la limitation de responsabilité que pour

ses propres actes intentionnels ou téméraires, c'est-à-dire les actes de ses préposés agissant sur instruction ou dans le cadre normal de leurs fonctions. C'était au chargeur ou au propriétaire des marchandises qu'il incombait de s'assurer contre les autres risques s'il y avait une possibilité que les risques soient plus grands que les limites prévues. On a enfin noté qu'en vertu du paragraphe 1 de l'article 8 des Règles de Hambourg, un transporteur ne perd le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue qu'en conséquence de ses propres actes intentionnels ou téméraires.

52. Selon un deuxième avis, l'exploitant devrait perdre le bénéfice des limites de responsabilité non seulement s'il a agi intentionnellement ou témérement mais également si ses employés ou d'autres personnes dont il utilise les services ont agi ainsi. Les raisons suivantes ont été avancées pour étayer cette vue. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 8, la responsabilité des employés ou d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour la perte, le dommage ou le retard résultant de leurs actes intentionnels ou téméraires était illimitée; or, bien souvent, ces personnes ne disposaient pas de ressources financières ou d'une assurance leur permettant de faire face à cette responsabilité, et c'était l'exploitant qui devait être entièrement responsable de la perte, du dommage ou du retard. Les limites de responsabilité prévues à l'article 6 étaient très basses; il fallait donc élargir la capacité du demandeur d'être dédommagé au-delà desdites limites. L'approche adoptée dans les Règles de Hambourg ne devait pas être suivie dans les règles uniformes car elle faisait partie d'un ensemble de compromis visant à éliminer les moyens de défense des transporteurs fondés sur les négligences en matière de navigation. Une disposition selon laquelle l'exploitant ne perdrait le bénéfice des limites de responsabilité que si lui-même avait agi intentionnellement ou témérement n'aurait guère d'effet, l'exploitant étant généralement une entité juridique qui ne pourrait agir que par l'intermédiaire de son personnel autorisé.

53. Ni l'une ni l'autre des vues exposées ci-dessus ne l'ayant emporté, le Groupe de travail a retenu le compromis qui figure actuellement au paragraphe 1, selon lequel l'exploitant perd le bénéfice des limites de responsabilité lorsque lui-même ou ses employés ont agi intentionnellement ou témérement, mais non lorsque d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services ont agi ainsi. Ce faisant, le Groupe de travail a souligné qu'il était souhaitable que lorsque les gouvernements examineraient le paragraphe 1, ils considèrent la question de principe qu'il pose, à savoir la mesure dans laquelle on devrait pouvoir déroger aux limites de responsabilité de l'exploitant.

54. Par souci d'uniformité avec le paragraphe 2, le Groupe de travail a décidé de remplacer les mots "ou de ses préposés" au paragraphe 1 par "ou de ses préposés ou mandataires", étant entendu que les termes "préposés ou mandataires" visaient les employés de l'exploitant et excluaient les entreprises engagées par lui.

55. Il a été proposé d'ajouter ce qui suit à la fin du paragraphe 1 :

“à condition que dans le cas d'un tel acte ou d'une telle omission d'un préposé ou d'un mandataire, il soit également prouvé que celui-ci agissait dans l'exercice de ses fonctions”.

56. En faveur de cette proposition, on a déclaré qu'il était injustifiable de priver un exploitant du bénéfice des limites de responsabilité si les actes intentionnels ou téméraires de ses préposés ou mandataires n'étaient pas commis dans l'exercice de leurs fonctions. Cet ajout correspondait à l'approche suivie dans le Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (La Haye, 1955).

57. Selon un avis opposé, cet ajout n'était pas nécessaire puisque, dans les règles uniformes, toutes les références aux actes de préposés ou de mandataires de l'exploitant contenaient implicitement la clause selon laquelle ces actes devaient être accomplis dans l'exercice des fonctions desdits préposés ou mandataires. Toutefois, selon une opinion contraire, cela ne ressortait pas implicitement de toutes les références aux actes de préposés ou de mandataires de l'exploitant et il fallait donc inclure expressément une clause à cet effet au paragraphe 1. A ce propos, on a dit que le paragraphe 1 de l'article 5 laissait planer une dangereuse ambiguïté sur le point de savoir si les mesures devant être prises par les préposés, mandataires ou autres personnes dont l'exploitant utilisait les services pour dégager la responsabilité de l'exploitant visaient seulement les mesures prises dans l'exercice de leurs fonctions par lesdits préposés ou mandataires. Etant donné les divergences de vues concernant l'ajout proposé au paragraphe 1, la proposition n'a pas été retenue.

Paragraphe 2

58. Le paragraphe 2 a été jugé acceptable.

Article 9

59. Le groupe de rédaction a été prié de trouver un meilleur libellé que “toute règle juridique [...] applicable, internationale, nationale ou autre” pour indiquer que les marchandises dangereuses doivent être marquées, étiquetées, emballées et accompagnées des documents voulus conformément à toute règle juridique applicable. Cela mis à part, l'article 9 a été jugé acceptable.

Article 10

Paragraphes 1 et 2

60. Les paragraphes 1 et 2 ont été jugés acceptables.

Paragraphe 3

61. Un participant a estimé que le paragraphe 3 devrait avoir pour seule fonction de rappeler à l'exploitant

tant que le droit de vendre des marchandises retenues par lui en vertu du paragraphe 1 dépend de la loi applicable, et que ce paragraphe ne devrait pas modifier les règles relatives au droit de vente définies par la loi applicable.

62. Certains participants ont dit que ce n'était pas la loi du lieu dans lequel les services relatifs au transport ont été exécutés qui devait être désignée comme loi applicable au droit de vente des marchandises. Un participant a estimé que c'était la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises qu'il fallait stipuler au paragraphe 3, étant donné que dans la plupart des systèmes juridiques, les règles en matière de conflit de lois montreraient normalement que cette dernière loi était la loi applicable. Certains participants ont considéré qu'il était inapproprié de demander aux tribunaux de l'Etat où se trouvent les marchandises de se référer à la loi de l'Etat où les services relatifs au transport ont été exécutés pour juger de l'existence d'un droit de vente ou des conséquences d'une vente. Selon un autre participant, ce paragraphe devrait simplement renvoyer à la “loi applicable”.

63. Le Groupe de travail a décidé de désigner comme loi applicable au paragraphe 3 la loi de l'Etat où l'exploitant a son établissement. Des participants ont fait observer que certains terminaux de transport chevauchaient les frontières de deux Etats ou plus, et que soumettre l'exercice du droit de vente à la législation de l'Etat où se trouvent les marchandises pourrait encourager l'exploitant à placer ces marchandises dans une section du terminal située dans l'Etat ayant les lois les plus favorables en ce qui concerne le droit de vente. En outre, désigner la loi de l'Etat où l'exploitant a son établissement serait conforme à la décision prise par le Groupe de travail en ce qui concerne l'article 2-1 a. Certains participants ont toutefois fait observer que la décision de désigner la loi de l'Etat où l'exploitant a son établissement aurait pour résultat de créer un droit de vente dans les cas où l'exploitant était autorisé à vendre les marchandises en vertu de ladite loi, mais n'aurait pas été autorisé à le faire en vertu de la loi de l'Etat où se trouvaient les marchandises.

64. On a proposé d'exclure des dispositions relatives au droit de l'exploitant de vendre les conteneurs et tout emballage ou conditionnement de transport similaire portant une marque claire de leur propriétaire et n'appartenant ni au transporteur ni au chargeur, étant donné que leur vente pourrait porter préjudice à leur propriétaire. Selon une autre proposition, il conviendrait d'exclure non seulement ces engins mais également toutes autres marchandises qui seraient la propriété d'une tierce partie. A l'encontre de ces propositions, on a fait remarquer que le paragraphe 3, dans son libellé actuel, assurait une protection suffisante des tierces parties qui seraient propriétaires des conteneurs, engins ou marchandises visés, étant donné que l'exploitant ne serait à même de les vendre que si la loi applicable l'y autorisait et sous réserve des dispositions concernant l'avis de la vente et des règles comptables spécifiées au paragraphe 3, ainsi que de toutes autres garanties

prévues par la loi applicable. Le fait d'exclure les conteneurs et les engins ou marchandises visés plus haut pourrait être contraire aux règles prévues dans certains systèmes juridiques qui permettraient leur vente dans certaines conditions. La décision du Groupe de travail a été d'exclure des dispositions concernant le droit de vente les conteneurs et emballages ou conditionnement de transport similaires visés plus haut, et le groupe de rédaction a été invité à rédiger dans ce sens le paragraphe 3.

65. On a généralement été d'avis que la deuxième et la troisième phrase du paragraphe, relatives à l'avis de vente et à l'affectation du produit de la vente, devaient être conservées, étant donné qu'elles fournissaient des garanties minimales. Selon une autre opinion, cependant, un système juridique prévoyant un droit de vendre comporterait également des règles concernant l'avis de vente et l'affectation du produit de la vente; par conséquent, le paragraphe 3 devrait se borner à renvoyer à la loi applicable.

66. Le Groupe de travail a décidé de demander au groupe de rédaction de réécrire le paragraphe 3 en tenant compte des décisions figurant dans les paragraphes précédents.

Article 11

67. On a noté que les parties pourraient, dans certaines situations, considérer comme trop court le délai prévu à l'article 11. Mais il a été entendu que les parties pourraient se mettre d'accord sur des délais plus longs, dans les limites fixées au paragraphe 2 de l'article 13.

Paragraphe 1

68. Le Groupe de travail a examiné la dernière phrase du paragraphe 1 dans le contexte de son examen des formes que pourraient prendre les avis et demandes au titre des règles uniformes (voir plus haut les paragraphes 21 à 26). Par ailleurs, le paragraphe 1 a été jugé acceptable.

Paragraphe 2

69. On a fait observer que l'expression "destination finale" était ambiguë. Par exemple, dans le cas des marchandises se trouvant dans des conteneurs, on ne voit pas clairement si par destination finale il fallait entendre un dépôt de conteneurs où le conteneur était retenu après le déchargement des marchandises, ou le destinataire des marchandises. Il a été entendu que le terme désignait le destinataire final des marchandises qui serait en mesure de procéder à leur inspection. Le groupe de rédaction a été invité à préciser ce point. Une proposition tendant à supprimer le délai d'avis de 7 jours et à ne retenir que le délai de 45 jours n'a pas été adoptée.

Paragraphes 3 et 4

70. Ces paragraphes ont été jugés acceptables.

Paragraphe 5

71. On a fait observer que le délai de 21 jours risquait d'être trop long. Mais le Groupe de travail a jugé le paragraphe 5 acceptable.

Article 12

Paragraphe 1

72. La question a été posée de savoir à quel moment une procédure judiciaire ou arbitrale était considérée comme "introduite" aux fins de la prescription prévue au paragraphe 1. Il a été entendu qu'une procédure était considérée comme "introduite" au moment où elle était légalement censée commencer à exister, ce qui dépendait du système juridique en vigueur. Le paragraphe 1 a été jugé acceptable.

Paragraphes 2, 3 et 4

73. Ces paragraphes ont été jugés acceptables.

Paragraphe 5

74. Il a été noté que le paragraphe 5, sous sa forme actuelle, différait du paragraphe 5 de l'article 20 des Règles de Hambourg. Un amendement a été proposé au paragraphe en vue de permettre au transporteur ou à toute autre personne d'intenter une action récursoire contre l'exploitant, non seulement dans un délai de 90 jours supplémentaire après que le transporteur ou l'autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la réclamation sur laquelle se fondait ladite action, mais également dans un délai de 90 jours après que la réclamation a été réglée, même si aucune action n'a été intentée à son encontre. Selon un avis contraire, la prescription de deux ans ne devrait être permise que si une action a été intentée contre la personne réglant la réclamation et non si cette personne a réglé la réclamation volontairement sans qu'une action ait été intentée contre elle. Le Groupe de travail a décidé de conserver le paragraphe 5 sous sa forme actuelle.

Article 13

75. L'article 13 a été jugé acceptable.

Article 14

76. D'une manière générale, on s'est accordé à penser que la disposition relative à l'interprétation figurant au paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention des Nations Unies sur les ventes était préférable à l'article 14 tel qu'il était libellé, et le groupe de rédaction a été prié de reformuler l'article 14 pour qu'il corresponde à cette disposition. Selon un avis contraire, toutefois, cette disposition était trop complexe et contenait des notions, comme la "bonne foi", qu'il était difficile d'appliquer en pratique.

Article 15

77. D'une manière générale, on s'est accordé à penser que les mots entre crochets "[ou de toute loi] [du présent Etat] [d'un tel Etat] [relative au transport international de marchandises]" devraient être modifiés de manière que les règles uniformes ne soient soumises qu'aux lois nationales donnant effet à une convention relative au transport international de marchandises et non à d'autres lois nationales relatives au transport international de marchandises. Le groupe de rédaction a été prié d'appliquer cette décision en adoptant un libellé approprié.

Article 16

78. Le Groupe de travail a jugé acceptable la version de l'article 16 destinée à figurer dans une convention.

Article 17*Paragraphes 1, 4, 6, 7 et 8*

79. Les paragraphes ont été jugés acceptables. Il a été entendu qu'on se référerait, à l'alinéa *b* du paragraphe 1, au moment où la modification était adoptée par la conférence ou la commission de révision. Le Groupe de travail a estimé que la décision finale concernant les conventions à mentionner à l'alinéa *b* du paragraphe 1 devait être prise par l'instance qui mettrait au point et adopterait les règles uniformes, compte tenu des conventions existantes.

Paragraphe 2

80. Le texte du paragraphe 2 a été jugé acceptable. On a noté que, pour des raisons de coût et d'efficacité, il était souhaitable que la commission de révision se réunisse à l'occasion d'une session de la Commission et au même endroit.

Paragraphe 3

81. Un participant a proposé de supprimer les alinéas *c* et *f* ainsi que la mention, à l'alinéa *d*, de l'assurance couvrant les accidents de travail, en faisant valoir qu'une augmentation des coûts mentionnés dans ces dispositions ne devait pas être considérée comme un facteur de nature à justifier un élargissement des limites de la responsabilité. On s'est toutefois rallié au point de vue selon lequel, comme une augmentation de ces coûts pourrait être considérée comme justifiant une réduction des limites de responsabilité, les dispositions en question devaient être maintenues. Diverses suggestions tendant à améliorer le texte du paragraphe 3 ont été renvoyées au groupe de rédaction.

Paragraphe 5

82. On a proposé d'ajouter au paragraphe 5 une restriction supplémentaire en stipulant qu'aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité après la première révision ne pourrait être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de

l'adoption de la révision précédente. Cette proposition était destinée à assurer la stabilité des limites de responsabilité. Elle n'a pas été adoptée car il pouvait y avoir des cas où une révision des limites serait souhaitable avant l'expiration d'un délai de cinq ans. On a fait observer que les Etats n'abuseraient pas de la procédure de révision en convoquant la commission plus fréquemment qu'il n'était nécessaire.

Disposition supplémentaire proposée

83. On a proposé d'ajouter à l'article 17 une disposition supplémentaire selon laquelle, en cas de révision d'une limite de responsabilité, la limite applicable serait celle qui était en vigueur à la date à laquelle était survenu le fait qui avait causé la perte, le dommage ou le retard. Cette proposition était fondée sur l'article 42 du Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international amendée par le Protocole fait à La Haye le 18 septembre 1955 (Guatemala, 1971). Selon un point de vue, il était préférable qu'une telle disposition figure à l'article 6. Le groupe de rédaction a été prié de formuler une disposition conformément à la proposition de manière à ce que le Groupe de travail puisse poursuivre l'examen de la question.

III. Forme des règles uniformes

84. Le Groupe de travail est convenu généralement de recommander à la Commission que les règles uniformes soient adoptées sous la forme d'une convention. On a déclaré que l'uniformité du droit dans ce domaine serait mieux réalisée et de façon plus complète, par le moyen d'une convention plutôt que par une loi type. On a noté que le droit relatif au transport international de marchandises était contenu pour la plupart dans des conventions sur le transport international. Par souci d'intégration véritable dans ce cadre, et pour combler les lacunes juridiques de ces conventions, il était préférable, a-t-on dit, que les règles uniformes fussent adoptées sous la forme d'une convention.

85. Selon une opinion, l'adoption des règles en tant que convention serait prématurée à ce stade, car il existait un lien entre elles et les Règles de Hambourg et la Convention sur le transport multimodal, qui n'étaient pas encore entrées en vigueur. Selon cette opinion, il était préférable pour le moment d'adopter les règles uniformes sous la forme d'une loi type, en raison notamment du fait que les activités des exploitants de terminaux ne cessaient d'évoluer. On a noté aussi qu'une loi type pourrait provoquer une harmonisation du droit dans ce domaine plus rapidement qu'une convention. Cependant, les participants qui ont appuyé l'idée d'une loi type n'avaient pas d'objection de principe à l'adoption des règles sous la forme d'une convention et ont souligné qu'il ne fallait pas attribuer leur préférence pour une loi type à une quelconque tiédeur qu'ils éprouveraient à l'égard du contenu des règles uniformes.

86. Le Groupe de travail a noté qu'en examinant sa recommandation tendant à ce que les règles uniformes soient adoptées sous la forme d'une convention, la Commission voudrait peut-être considérer les incidences financières des procédures d'adoption de la Convention envisageables. Il a été convenu que la question de savoir s'il fallait autoriser les réserves à la Convention et, dans l'affirmative, s'il fallait traiter ce point séparément ou en tant que principe général, devrait être laissée à l'examen de la Commission lorsqu'elle établirait les clauses finales de la Convention.

IV. Examen de l'intitulé et des articles du projet de convention soumis par le groupe de rédaction

87. Les paragraphes ci-dessous indiquent les modifications apportées par le Groupe de travail à certains des projets d'articles soumis par le groupe de rédaction. D'autres modifications mineures, spécialement celles qui ne concernent pas toutes les versions linguistiques, ne sont pas mentionnées expressément. Sous réserve de ces modifications, l'intitulé du projet de convention et le texte des projets d'articles soumis par le groupe de rédaction sont reproduits à l'annexe I au présent rapport.

Article premier

88. Le Groupe de travail a approuvé l'article tel qu'il avait été soumis par le groupe de rédaction. Il a été noté que les définitions des termes "avis" et "demande" données aux alinéas *e* et *f* ne visaient que les avis et demandes prévus expressément dans la Convention et que la formule liminaire du texte de l'article premier, "Dans le texte de la présente Convention", visait à éliminer toute ambigüité à ce propos.

Article 2

Paragraphes 1 et 3

89. Le Groupe de travail a approuvé les paragraphes tels qu'ils lui avaient été soumis par le groupe de rédaction.

Paragraphe 2

90. Il a été suggéré de supprimer le paragraphe 2. On a déclaré que, contrairement à la vente internationale de marchandises, la question traitée dans le paragraphe n'avait pas d'importance pratique considérable. En outre, la mention générale des "services relatifs au transport" a été jugée insuffisamment claire. Néanmoins, le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 2, tel qu'il lui avait été soumis par le groupe de rédaction.

Articles 3 et 4

91. Le Groupe de travail a approuvé les articles 3 et 4 tels qu'ils lui avaient été soumis par le groupe de rédaction.

Article 5

Paragraphes 1, 2 et 3

92. Le Groupe de travail a approuvé les paragraphes tels qu'ils lui avaient été soumis par le groupe de rédaction.

Paragraphe 4

93. Le paragraphe soumis par le groupe de rédaction se terminait par les mots "dans les 30 jours qui suivent la demande émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues". On a observé que le texte ne réglait pas la question de savoir si le cours du délai commençait à la date de l'envoi d'une demande de remise des marchandises ou à celle de la réception de la demande par l'exploitant. Relevant qu'une question analogue avait été réglée au paragraphe 3 par référence à la réception de la demande par l'exploitant, le Groupe de travail a décidé d'adopter la même formule au paragraphe 4.

Article 6

94. L'article 6 tel qu'il avait été soumis par le groupe de rédaction contenait un paragraphe 5 placé entre crochets et rédigé comme suit :

"[5] Les limites de responsabilité indiquées aux paragraphes 1 et 2 sont les limites en vigueur au jour de l'événement conformément aux dispositions de l'article 17.]"

95. En rapport avec le débat qu'il a eu sur l'article 17, le Groupe de travail a décidé de ne pas maintenir le paragraphe 5 (voir plus loin le paragraphe 116). Pour le surplus, le Groupe de travail a approuvé l'article 6 tel qu'il avait été soumis par le groupe de rédaction.

96. Le Groupe de travail est revenu sur la question des réserves en vertu du projet de convention qui avait été soulevée à propos de l'article 6 (voir plus haut le paragraphe 45). La décision du Groupe de travail a été que la question de savoir si le projet de convention devrait contenir une disposition au sujet des réserves et, si tel était le cas, quel serait le contenu d'une telle disposition, devrait être laissée à l'examen de la Commission au moment où elle formulerait les clauses finales du projet de convention. Il a été convenu que pour l'heure le projet de convention devrait comporter une note de bas de page précisant que la rédaction des dispositions du préambule et des clauses finales, y compris la question des réserves, avait été laissée au soin de la Commission.

97. On a exprimé l'opinion qu'il pourrait être souhaitable que le projet de convention fixe une limite globale de la responsabilité de l'exploitant applicable à toutes les actions pouvant naître d'un même événement catastrophique. Il a été admis que les gouvernements pourraient examiner le sujet quand le projet de convention serait diffusé pour observations.

Articles 7, 8 et 9

98. Le Groupe de travail a approuvé les articles tels qu'ils lui avaient été soumis par le groupe de rédaction.

*Article 10**Paragraphe 1*

99. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe tel qu'il lui avait été soumis par le groupe de rédaction.

Paragraphe 2

100. Il a été admis que les mots "institution officielle" désignaient une institution officielle qui agissait habituellement comme dépositaire de la somme mentionnée dans le paragraphe comme, par exemple, le greffe d'un tribunal.

101. Au paragraphe 2 tel qu'il avait été soumis par le groupe de rédaction, les mots "dans l'Etat où l'exploitant a son établissement" étaient placés entre crochets. Il a été proposé de supprimer ces mots, puisque l'exigence que le dépositaire fût une institution officielle était une protection suffisante pour les parties. Il a été déclaré aussi que la présence de ces mots pourrait soulever des difficultés en rapport avec les lois régissant le transfert de fonds d'un pays à un autre. Néanmoins, l'opinion prédominante était favorable au maintien de la formule et à l'élimination des crochets. A l'appui de cette position, on a déclaré qu'un exploitant aurait normalement le droit d'être payé à son lieu d'établissement; en conséquence, la somme garantissant le paiement devrait être déposée dans l'Etat où il avait son lieu d'établissement. Au sens du Groupe de travail, la formule s'appliquait seulement au dépôt d'une somme auprès d'une institution officielle et non au dépôt de la somme entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord.

Paragraphe 3

102. Le paragraphe tel qu'il avait été soumis par le groupe de rédaction était placé entre crochets que le Groupe de travail a décidé d'éliminer.

103. La seconde phrase du paragraphe tel qu'il avait été soumis par le groupe de rédaction se lisait comme suit : "La disposition qui précède ne s'applique pas aux conteneurs qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire." Il a été convenu généralement que l'exclusion de ces conteneurs du champ d'application du droit de vente ne devrait pas avoir lieu à l'égard des conteneurs que l'exploitant avait réparés ou sur lesquels il avait exécuté des services pour le compte du propriétaire et en rapport avec lesquels des créances étaient nées au profit de l'exploitant. En conséquence, le Groupe de travail a décidé d'ajouter à la seconde phrase les mots "sauf en rapport avec les réparations ou améliorations apportées aux conteneurs par l'exploitant". Il a été entendu que la seconde phrase ne visait que le droit de vente mentionné dans la

première phrase à l'exclusion du droit de rétention prévu au paragraphe 1. Pour le surplus, le Groupe de travail a approuvé le paragraphe tel qu'il lui avait été soumis par le groupe de rédaction.

Paragraphe 4

104. On a exprimé l'opinion qu'il était préférable que certains aspects procéduraux de la vente fussent régis par la loi du lieu où les marchandises se trouvaient. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe tel qu'il lui avait été soumis par le groupe de rédaction.

Article 11

105. Le Groupe de travail a approuvé le texte que lui avait soumis le groupe de rédaction.

Article 12

106. Le Groupe de travail a approuvé le texte que lui avait soumis le groupe de rédaction. On a noté que la disposition du paragraphe 4 selon laquelle la déclaration visée devait être faite par écrit correspondait au paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (New York, 1974)⁵.

Article 13

107. Le Groupe de travail a approuvé le texte soumis par le groupe de rédaction.

Article 14

108. Le texte soumis par le groupe de rédaction contenait deux variantes. La première reprenait le texte du paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention des Nations Unies sur les ventes; la seconde reprenait les termes de l'article 3 des Règles de Hambourg. Il a été noté que la formule utilisée dans la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente contenait une référence au respect de la bonne foi dans le commerce international, qui ne figurait pas dans la formule des Règles de Hambourg. Le Groupe de travail a choisi de suivre, en principe, l'approche des Règles de Hambourg puisque le présent projet de convention portait, comme les Règles de Hambourg, sur le transport international des marchandises. On a déclaré que la nécessité de respecter la bonne foi dans le commerce international était implicite dans les relations commerciales internationales et n'avait donc pas besoin d'être expressément énoncée dans le projet de convention. Selon un avis contraire, la formule de la Convention des Nations Unies sur les ventes permettrait de mieux promouvoir l'uniformité de l'application; en outre, les considérations qui avaient incité la Commission à adopter cette formule devaient l'amener à adopter la même formule dans le présent projet de convention.

⁵Acte final de la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels (A/CONF.63/14 et Corr.1).

109. Pour établir le libellé de l'article 14, le Groupe de travail a décidé d'adopter la formule de la Convention des Nations Unies sur les ventes en omettant la référence au respect de la bonne foi. Il a été entendu, toutefois, que cette omission ne signifiait pas que l'on sous-estimait, dans le présent contexte, le rôle et l'importance de la bonne foi dans le commerce international.

Article 15

110. Dans l'article tel qu'il a été soumis par le groupe de rédaction, les mots "ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises ou qui en dérive" étaient placés entre crochets. On a noté que cette formule s'inspirait, quant au fond, de la deuxième phrase de l'alinéa *a* de l'article premier, lequel indiquait que l'intention du projet de convention était d'éviter tout conflit avec d'autres conventions internationales relatives au transport. Les mots entre crochets avaient été proposés pour tenir compte des problèmes que pouvait poser la manière dont les dispositions des conventions internationales relatives au transport étaient adoptées dans certains systèmes juridiques.

111. Les mots "qui donne effet" renvoyaient aux lois par lesquelles certains pays appliquaient les conventions internationales relatives au transport auquel ces pays étaient parties. Les mots "qui en dérive" renvoyaient aux lois qui, dans d'autres pays, dérivait des dispositions de conventions internationales relatives au transport auxquelles ces pays n'étaient pas devenus parties. On a proposé de supprimer les mots "ou qui en dérive" car ces mots risquaient de poser la question de savoir si une loi nationale dérivait ou non d'une convention internationale relative au transport et de créer, par conséquent, une incertitude quant à savoir si le projet de convention était subordonné à une telle loi. Le Groupe de travail a toutefois préféré maintenir les mots "ou qui en dérive".

112. Le Groupe de travail a décidé de supprimer les crochets figurant à l'article 15 et, moyennant cette suppression, a approuvé l'article soumis par le groupe de rédaction. Selon un participant, les gouvernements devraient reconsidérer les mots en question lorsque le projet de convention leur serait communiqué pour observations.

Article 16

113. Le Groupe de travail a approuvé l'article soumis par le groupe de rédaction.

Article 17

114. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir et de joindre en annexe au présent rapport une liste provisoire des conventions internationales relatives au transport qui pourraient figurer à l'alinéa *b* du paragraphe 1.

115. Le texte du paragraphe 9 soumis par le groupe de rédaction était placé entre crochets. Le Groupe de travail a décidé de maintenir le paragraphe tel que le groupe de rédaction l'avait formulé et de supprimer les crochets. Par ailleurs, l'article 17 a été approuvé tel qu'il était soumis par le groupe de rédaction.

116. Dans le cadre de l'examen du paragraphe 9, le Groupe de travail a estimé que le paragraphe 5 de l'article 6, qui avait été placé entre crochets par le groupe de rédaction ne devait pas être maintenu.

V. Autres questions

117. Le Groupe de travail a noté qu'en approuvant le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, il avait achevé la tâche que lui avait confiée la Commission.

118. Un représentant du secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a signalé au Groupe de travail que la CNUCED et la Commission avaient coopéré étroitement, quant au fond, à la préparation du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. En particulier, la CNUCED avait poursuivi ses travaux sur les aspects économiques et commerciaux de l'exploitation des terminaux de transport, qui complétaient la tâche essentielle confiée au Groupe de travail. Un nouveau rapport sur les facteurs du risque commercial dans la gestion des terminaux de conteneurs avait été établi par la Division des transports maritimes de la CNUCED. Le Groupe de travail a pris note avec satisfaction des observations du représentant du secrétariat de la CNUCED.

ANNEXE I

[Original : anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe]

**PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT
DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL ÉTABLI PAR LE GROUPE DE TRAVAIL DES PRATIQUES
EN MATIÈRE DE CONTRATS INTERNATIONAUX^a**

Article premier*Définitions*

Dans le texte de la présente Convention :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, à titre professionnel, s'engage à prendre en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter les services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son autorité ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dans la mesure où elle est responsable des marchandises en qualité de transporteur ou entrepreneur de transport multimodal en vertu des règles juridiques applicables au transport;

b) Le terme "marchandises" désigne également les conteneurs, palettes ou tout emballage ou conditionnement de transport similaire à l'intérieur desquels les marchandises sont groupées ou emballées, s'ils ne sont pas fournis par l'exploitant;

c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage;

e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme qui assure la préservation des renseignements y figurant;

f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme qui assure la préservation des renseignements y figurant.

Article 2*Champ d'application*

1) La présente Convention s'applique à des services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé sur le territoire d'un Etat contractant, ou

b) Quand, en application des règles de droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat contractant.

2) Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.

^aLa Commission examinera la question de l'établissement du préambule et des clauses finales du projet de convention, y compris la question des clauses relatives aux réserves.

3) Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu.

Article 3*Durée de la responsabilité*

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde et jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

Article 4*Emission d'un document*

1) L'exploitant a la faculté et, sur demande du client, il est tenu, dans un délai raisonnable :

a) Soit d'accuser réception des marchandises en signant un document établi par le client, identifiant les marchandises et constatant leur état et leur quantité;

b) Soit d'émettre un document signé accusant réception des marchandises, indiquant la date de cette réception et constatant l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2) Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a et b du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent.

3) Le document visé à l'alinéa b du paragraphe 1 peut être émis sous toute forme qui assure la préservation des renseignements y figurant.

4) La signature sur le document prévu au paragraphe 1 peut être manuscrite, imprimée, en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique.

Article 5*Fondement de la responsabilité*

1) L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises conformément à la définition figurant à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés, mandataires ou autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2) Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires, ou d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour

l'exécution des services relatifs au transport, n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette défaillance a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette défaillance, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite défaillance.

3) Il y a retard dans la remise des marchandises lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition à la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.

4) Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues.

Article 6

Limites de la responsabilité

1) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [2,75] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Cependant, si les marchandises font l'objet d'un transport international qui, selon les contrats de transport, ne comprend pas de transport par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'exploitant est limitée à un montant n'excédant pas [8,33] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

2) La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3) En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4) L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 7

Application aux recours non contractuels

1) Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action engagée contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2) Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant

utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles il a été engagé par l'exploitant, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3) Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visée au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1) L'exploitant ne peut pas se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Si des marchandises sont remises à un exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation applicable concernant les marchandises dangereuses et si, au moment où les marchandises lui sont remises, l'exploitant n'a pas connaissance par ailleurs de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour toute personne ou tout bien, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur endommagement ou leur destruction du fait de ces précautions, et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a.

Article 10

Sûreté portant sur les marchandises

1) L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances liés aux services relatifs au transport exécutés par lui en ce qui concerne les marchandises pendant la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à toute loi applicable.

2) L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.

3) Pour obtenir la somme nécessaire à la satisfaction de sa créance, l'exploitant peut vendre les marchandises retenues par lui conformément aux dispositions du présent article dans la mesure autorisée par la loi de l'Etat où il a son établissement. La disposition qui précède ne s'applique pas aux conteneurs qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf en rapport avec les réparations ou améliorations apportées aux conteneurs par l'exploitant.

4) Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où l'exploitant a son établissement.

Article 11

Avis de perte, de dommage ou de retard

1) A moins qu'un avis de perte ou de dommage, indiquant la nature générale de la perte ou du dommage, ne soit donné à l'exploitant au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document signé ou émis par lui en application de l'article 4 ou, si aucun document n'a été signé ou émis, qu'elles ont été remises en bon état.

2) Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné dans un délai de 7 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 45 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

3) Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.

4) En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

5) Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises à moins qu'un avis n'ait été donné à l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Article 12

Prescription des actions

1) Toute action intentée en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2) Le délai de prescription court à partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie des marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou, en cas de perte totale des marchandises, le jour où l'exploitant avise l'ayant droit que les marchandises sont perdues ou, si aucun avis n'est donné, le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues conformément à l'article 5.

3) Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4) L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5) Le transporteur ou une autre personne peut tenter une action récursoire contre l'exploitant même après expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents s'il le fait dans un délai de 90 jours après que lui ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la réclamation sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été ouverte contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant.

Article 13

Clauses contractuelles

1) Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.

2) Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

Article 14

Interprétation de la Convention

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.

Article 15

Conventions internationales de transport

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises ou qui en dérive.

Article 16*Unité de compte*

1) L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. 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 Etats contractants communiquent au Dépositaire leur méthode de calcul.

Article 17*Révision des limites de responsabilité*

1) Le Dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6 :

a) Sur la demande d'au moins un quart des Etats contractants, ou

b) Lorsqu'une modification d'une limite de responsabilité relative à la perte, à l'endommagement ou au retard des marchandises énoncée dans l'une des conventions énumérées ci-après est adoptée. Ces conventions sont les suivantes^b :

2) La réunion de la Commission se tient en même temps et au même endroit que la session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international suivant immédiatement l'événement entraînant la convocation de la réunion.

3) En déterminant si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure elles doivent l'être, on

tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :

a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention visée à l'alinéa b du paragraphe 1 ont été modifiées;

b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;

c) Les coûts des services relatifs au transport;

d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;

e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et

f) Le coût de l'électricité, du fuel et fournitures similaires.

4) Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

5) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

6) Toute modification adoptée conformément au paragraphe 4 est notifiée par le Dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties contractantes au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au Dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats contractants 18 mois après son acceptation.

7) L'Etat contractant qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.

8) Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 4 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 6.

9) La limite applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

^bOn trouvera à l'annexe II une liste, établie par le secrétariat de la CNUCED, de conventions internationales relatives au transport qui pourrait figurer à cet alinéa.

ANNEXE II

**CONVENTIONS INTERNATIONALES EN MATIÈRE DE TRANSPORT SUSCEPTIBLES DE FIGURER
A L'ARTICLE 17-1 b DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS
DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL**

I. Transport aérien

- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Varsovie, 1929);
- Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (La Haye, 1955);
- Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel (Guadalajara, 1961);
- Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 18 septembre 1955 (Guatemala, 1971);
- Protocole additionnel n° 1 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (Montréal, 1975);
- Protocole additionnel n° 2 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 (Montréal, 1975);
- Protocole additionnel n° 3 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971 (Montréal, 1975);
- Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 (Montréal, 1975).

II. Transport maritime

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Bruxelles, 1924);
- Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Bruxelles, 1968);
- Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement du 25 août 1924 telle que modifiée par le Protocole du 23 février 1968 (Bruxelles, 1979);
- Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg).

III. Transport multimodal

- Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève, 1980).

IV. Transport ferroviaire

- Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) (1966);
- Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) (1980).

V. Transport routier

- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (Genève, 1956);
- Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), Genève, 1956 (Genève, 1978).

B. Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : texte révisé du projet de règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport établi sur la base des délibérations et décisions de la dixième session du Groupe de travail : note du Secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.60) [Original : anglais]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
INTRODUCTION	85
<i>Article 1</i> : DÉFINITIONS	85
<i>Article 2</i> : CHAMP D'APPLICATION	86