

IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. — Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa septième session (Genève, 30 septembre-11 octobre 1974) [A/CN.9/96]*

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>		<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1-9	C. — Documents autres que des connaissements constatant le contrat de transport	54-59
I. — TENEUR ET EFFET JURIDIQUE DES DOCUMENTS CONSTATANT LE CONTRAT DE TRANSPORT	10-68	a) Introduction	54-55
A. — Introduction	10-12	b) Débats du Groupe de travail	56-59
B. — Connaissements	13-53	D. — Rapport du Groupe de rédaction	60
1) Dispositions des conventions existantes	13	E. — Examen du rapport du Groupe de rédaction par le Groupe de travail	61-68
2) Définition du "connaissance"	14-19	II. — VALIDITÉ ET EFFET DES LETTRES DE GARANTIE	69-92
a) Introduction	14-16	A. — Introduction	69-74
b) Examen par le Groupe de travail	17-19	B. — Débats du Groupe de travail	75-84
3) Teneur du connaissance	20-36	C. — Rapport du Groupe de rédaction	85
a) Introduction	20	D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	86-92
b) Débats du Groupe de travail	21-36	III. — DÉFINITION DU CONTRAT DE TRANSPORT ET DU DESTINATAIRE	93-105
4) Renseignements fournis par le chargeur qui sont inexacts ou dont le transporteur n'est pas raisonnablement en mesure de vérifier l'exactitude: réserve du transporteur	37-42	A. — Introduction	93-96
a) Introduction	37-38	B. — Débat du Groupe de travail	97-103
b) Débat du Groupe de travail	39-42	1) Le "destinataire"	97-98
5) Mentions du connaissance opposables au transporteur	43-49	2) Le "contrat de transport"	99-103
a) Introduction	43-45	C. — Rapport du Groupe de rédaction	104
b) Débat du Groupe de travail	46-49	D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	105
6) Effet de l'omission de mentions obligatoires dans les connaissements	50-53	IV. — TRAVAUX FUTURS	106-110
a) Introduction	50	<i>Additif.</i> — Quatrième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées: connaissements [distribué sous la cote A/CN.9/96/Add.1; reproduit plus bas dans le présent volume, deuxième partie, IV.2.]	
b) Débat du Groupe de travail	51-53		

Introduction générale

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a été créé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à sa deuxième session, tenue en 1969. A sa quatrième session, la Commission a élargi le Groupe de travail¹, qui se compose désormais des 21 membres suivants de la Commission: Allemagne (République fédérale d'), Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Egypte, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Pologne, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour,

¹ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de la quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 19 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II: 1971, partie, II, A*).

* 18 novembre 1974.

Union des Républiques socialistes soviétiques et Zaïre.

2. Définissant la tâche du Groupe de travail, la Commission a statué que:

"Il conviendrait d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles de manière appropriée, et qu'une convention internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption sous les auspices des Nations Unies²."

² *Ibid.* A sa sixième session, la Commission a décidé que le Groupe de travail devrait "poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui a été confié par la Commission en vertu de la résolution qu'elle a adoptée à sa quatrième session". Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session (2-13 avril 1973), *Docu-*

En outre, la Commission a mentionné un certain nombre de points qui devaient, notamment, être examinés. A ses sessions précédentes, le Groupe de travail s'est prononcé sur les points ci-après : a) durée de la responsabilité du transporteur; b) responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; c) clauses attributives de juridiction dans les connaissements³; d) règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur; e) clauses compromissaires dans les connaissements⁴; f) limitation de responsabilité par unité; g) transbordement; h) déroutement; i) délai de prescription⁵; j) responsabilité du transporteur en cas de retard; k) domaine d'application de la Convention⁶; l) élimination des clauses frappées de nullité; m) marchandises en pontée et animaux vivants; et n) définition figurant à l'article premier.

3. A sa sixième session, le Groupe de travail a décidé de consacrer sa septième session à l'examen des points ci-après : a) teneur du contrat de transport de marchandises par mer; b) validité et effet des lettres

ments officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17 (A/9017), par. 61 (Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, première partie, II, A.

³ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session, tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (A/CN.9/63) (Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/63/Add.1; Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV).

⁴ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire), 25 septembre-6 octobre 1972 (A/CN.9/74; Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 1). Le Groupe de travail avait comme documents de travail le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/63/Add.1; Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV), ainsi que deux autres documents établis par le Secrétariat, intitulés respectivement : "Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur" (A/CN.9/74, annexe 1; Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 2) et "Clauses compromissaires" (A/CN.9/74, annexe II; Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 3).

⁵ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session tenue à New York du 5 au 16 février 1973 (A/CN.9/76; Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 5). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/76/Add.1; Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4).

⁶ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session, tenue à Genève du 4 au 20 février 1974 (A/CN.9/88; Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 1). Le Groupe de travail avait comme documents de travail le troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/88/Add.1; Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 2); la cinquième partie du deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/76/Add.1; Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4); une étude de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) intitulée "Etude sur le transport d'animaux vivants" (A/CN.9/WG.III/WP.11; Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 3); et un document de travail du Secrétariat sur le transport de marchandises en pontée (A/CN.9/WG.III/WP.14).

de garantie; c) effet juridique du connaissement à l'égard des acquéreurs de bonne foi; et d) toutes autres questions qui restaient à examiner pour achever la première lecture du texte révisé des dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 et Protocole de 1968⁷.

4. Le Groupe de travail a tenu sa septième session à Genève, du 30 septembre au 11 octobre 1974.

5. Vingt membres du Groupe de travail étaient représentés à la session⁸. Les Philippines et la République arabe syrienne, membres de la Commission, avaient envoyé des observateurs à la session, à laquelle assistaient aussi des observateurs des organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales suivantes : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), Comité maritime international (CMI), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la navigation, Union internationale d'assurances transports, Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI), Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Association internationale des armateurs, et Conférence maritime baltique et internationale.

6. Par acclamation, le Groupe de travail a élu les membres de son Bureau comme suit :

Président : M. Mohsen Chafik (Egypte);

Vice-Présidents : M. D. M. Lopez Saavedra (Argentine), M. Stanislaw Suchorzewski (Pologne);

Rapporteur : M. R. K. Dixit (Inde).

7. Le Groupe de travail était saisi des documents ci-après :

1) Ordre du jour provisoire et annotations (A/CN.9/WG.III/L.3);

2) Quatrième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/WG.III/WP.17, vol. I et Corr.1 et vol. II);

3) Compilation révisée de projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur (A/CN.9/WG.III/WP.16);

4) Mémoire concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport des marchandises par mer (présenté par la Norvège) [A/CN.9/WG.III/WP.15];

5) Réponse de la France au questionnaire du 3 avril 1974 (Définition possible du contrat de transport, et position de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises) [A/CN.9/WG.III/WP.18];

6) Réponses au troisième questionnaire sur les connaissements, soumises par les gouvernements et

⁷ Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session, tenue à Genève du 4 au 20 février 1974 (A/CN.9/88; Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 1), par. 148 et 149.

⁸ Tous les membres du Groupe de travail étaient présents, à l'exception du Zaïre.

organisations internationales à l'examen du Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/L.2 et Add.1 et 2).

8. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après :

- 1) Ouverture de la session;
- 2) Election du Bureau;
- 3) Adoption de l'ordre du jour;
- 4) Examen des questions de fond dont le Groupe de travail n'a pas encore traité;
- 5) Travaux futurs;
- 6) Adoption du rapport.

9. Le Groupe de travail a utilisé le rapport du Secrétaire général intitulé "Quatrième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements" (ci-après dénommé le quatrième rapport du Secrétaire général) en tant que document de travail pour l'étude des points qui y sont examinés (A/CN.9/WG.III/WP.17). Ce rapport traitait des questions suivantes : modalités et effet juridique de la délivrance de connaissements et autres documents valant preuve de contrat de transport (première partie); validité et effet des lettres de garantie (deuxième partie); définition du contrat de transport et position de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises (troisième partie)⁹.

I. — Teneur et effet juridique des documents constatant le contrat de transport

A. — INTRODUCTION

10. La question de la teneur et de l'effet juridique des documents constatant le contrat de transport était traitée dans la première partie du quatrième rapport du Secrétaire général¹⁰.

11. A sa sixième session, le Groupe de travail a approuvé la définition suivante du champ d'application de la Convention : "Les dispositions de la présente Convention sont applicables à *tous les contrats de transport de marchandises par mer*"¹¹. En vertu de cette disposition, le champ d'application de la Convention ne serait pas limité aux contrats constatés par un connaissement, mais s'étendrait aux contrats constatés par des documents plus simples ou qui ne sont constatés par aucun document. Le Groupe de travail a décidé, à sa sixième session, que le rapport "devait se concentrer essentiellement, en ce qui concerne la teneur du contrat de transport, sur la teneur du connaissement ou autre document constatant le contrat de transport, sans perdre de vue que

différentes dispositions pouvaient être nécessaires pour les divers types de documents"¹².

12. Conformément à cette décision du Groupe de travail, la première partie du quatrième rapport du Secrétaire général examinait séparément les deux types de documents : le chapitre premier (par. 3 à 67) traitait des connaissements, et le chapitre II (par. 68 à 74) des autres types de documents.

B. — CONNAISSEMENTS

1) DISPOSITIONS DES CONVENTIONS EXISTANTES

13. La Convention de Bruxelles de 1924¹³, dans son article 3, énonce des dispositions concernant la teneur et l'effet juridique des connaissements; ces dispositions ont été complétées par l'article 1, paragraphe 1, du Protocole de Bruxelles de 1968, qui a trait aux droits des tiers¹⁴. Ces dispositions sont reproduites ci-après; la disposition ajoutée par le Protocole de Bruxelles de 1968, à savoir la deuxième phrase du paragraphe 4 de l'article 3, est soulignée.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elle devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent de transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues de lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, a, b et c. *Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.*

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement l'exactitude des marques, du nombre de la quantité, et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le

¹² A/CN.9/88, par. 152. (*Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 1*).

¹³ Ci-après dénommée "Convention de Bruxelles". Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, n° 2764, p. 156; *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, p. 136 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3) (ci-après dénommé "Registre des textes").

¹⁴ Ci-après dénommé "Protocole de Bruxelles". 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, 23 février 1968; *Registre des textes*, p. 190.

⁹ Le quatrième rapport du Secrétaire général est joint en annexe au présent rapport, sous forme d'additif (A/CN.9/96/Add.1; reproduit ci-dessous dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2).

¹⁰ A/CN.9/96/Add.1, par. 1 à 74; reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2.

¹¹ Rapport du Groupe de travail sur sa sixième session (A/CN.9/88; *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 1, par. 48, a*). Cette disposition figure dans la *Compilation révisée des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur, ci-après dénommée la "Compilation révisée"* (A/CN.9/WG.III/WP.16, par. 1 de l'article I-A).

chargeur indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "Embarqué", pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "Embarqué".

2) DÉFINITION DU "CONNAISSEMENT"

a) Introduction

14. Etant donné que le rapport du Secrétaire général proposait des règles distinctes concernant la teneur et l'effet juridique du "connaissement", il a paru bon de donner une définition de ce terme. Dans son rapport, le Secrétaire général parlait de l'hypothèse que les règles de la Convention relatives au "connaissement" n'ont pas à tenir compte du problème des droits respectifs des porteurs successifs du connaissement, lorsque celui-ci est effectivement transmis ou négocié. Il préférerait situer la définition uniquement dans le contexte des droits respectifs du chargeur ou du destinataire (ou autre porteur du connaissement) et du transporteur¹⁵.

15. On signalait, dans le rapport, que les termes qui sont parfois utilisés pour décrire le connaissement (par exemple "titre négociable" ou "document formant titre") ont des sens différents selon les pays et ne sont donc pas des termes qui conviennent pour définir un document dont la teneur doit faire l'objet de règles spéciales¹⁶. On a également noté que ce document possède une caractéristique particulière : il doit être remis au transporteur en échange des marchandises. C'est cette caractéristique qui fait que le document offre un moyen pratique et sûr de procéder à la vente et à l'achat de marchandises en cours de transport, et qui appelle des dispositions spéciales destinées à protéger les tiers qui acquièrent un connaissement sur le fondement de ses énonciations. Pour cette raison, le Secrétaire général suggérait dans son rapport que la définition du "connaissement" se fonde sur cette caractéristique.

16. On notait également dans le rapport que, selon des réponses à un questionnaire envoyé par le

¹⁵ A/CN.9/96/Add.1, première partie, par. 5 à 7. (Reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2.)

¹⁶ A/CN.9/96/Add.1, première partie, par. 59 à 65, projet de disposition J. Le problème a été examiné plus longuement dans le troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur de marchandises par mer (A/CN.9/88/Add.1), troisième partie, sect. B, par. 4 à 13. (*Annuaire de la CNUDCI*, vol. V : 1974, deuxième partie, III, 2.)

Secrétaire général, les connaissements "négociables" prévoient normalement que les marchandises doivent être délivrées à l'"ordre" d'une personne dénommée et, dans certains cas, au "porteur"; selon certaines réponses, seuls les documents qui contiennent ces mentions devraient être considérés comme des "connaissements"¹⁷. Cette suggestion était examinée dans le rapport, et il y était indiqué qu'une règle en ce sens serait dans l'intérêt de l'uniformité. En conséquence, le rapport contenait un projet de définition correspondant à cette position. Toutefois, il était également indiqué dans le rapport que, si l'on exige l'emploi de termes particuliers, cela pourrait exclure du champ de la définition des termes couramment utilisés dont le sens est analogue [par exemple, certains documents imposent la délivrance "à ordre ou aux cessionnaires" (*to order or assigns*) ou "aux cessionnaires" (*to assigns*)] et également créer des difficultés lorsque les connaissements seront émis dans des langues autres que celles dans lesquelles la Convention aura été établie¹⁸. Le rapport contenait donc un projet de définition du "connaissement" (projet de disposition A-1, au paragraphe 10) selon lequel la condition fondamentale est que le transporteur s'engage à ne délivrer les marchandises qu'à une personne qui détient ce document. Dans le projet de définition, cette condition fondamentale est complétée par une règle selon laquelle une mention portée sur le document et stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou au porteur constitue un tel engagement. En vertu de cette dernière disposition, les documents qui utilisent les mots "à l'ordre de" ou "au porteur" sont manifestement des "connaissements" au regard de la Convention, bien que l'emploi de ces termes particuliers ne soit pas une condition nécessaire.

b) Examen par le Groupe de travail

17. Les membres du Groupe de travail se sont accordés à reconnaître qu'une définition du terme "connaissement" serait utile. La plupart des représentants qui ont pris la parole à ce sujet ont approuvé la conception de la définition du "connaissement" adoptée par le Secrétariat dans son étude¹⁹. Deux représentants ont exprimé une préférence pour une définition qui se bornerait à citer les dispositions de fond pertinentes de la Convention.

18. Plusieurs représentants ont exprimé l'avis que la définition devait indiquer clairement qu'un document n'était un connaissement que s'il devait être remis en échange des marchandises. Quelques représentants ont appelé l'attention sur les problèmes particuliers qui se posaient lorsque le connaissement était perdu ou que les marchandises pour lesquelles il avait été établi faisaient l'objet d'une décision judiciaire. Un représentant a fait observer que, dans certains pays, les marchandises devaient être délivrées

¹⁷ A/CN.9/96/Add.1, première partie, par. 7. (Reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2.)

¹⁸ *Ibid.*, par. 11.

¹⁹ *Ibid.*, par. 10 (projet de disposition A-1) et par. 12 (projet de disposition A-2).

par le capitaine aux agents des douanes au port de destination, et non pas au porteur du connaissement.

19. A l'issue de la discussion du Groupe de travail, la question d'une définition du "connaissement" a été renvoyée à un groupe de rédaction²⁰.

3) TENEUR DU CONNAISSEMENT

a) Introduction

20. Dans son rapport, le Secrétaire général examinait les dispositions du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 concernant la teneur du connaissement²¹. Il appelait l'attention sur les incertitudes qui étaient apparues au sujet de certains des renseignements qui doivent figurer sur le connaissement en vertu des alinéas *a* à *c* du paragraphe 3 dudit article. Il s'agissait notamment de la mention sur le connaissement de plus d'une des indications visées à l'alinéa *b* du paragraphe 3 ou de moins d'indications que n'en avait fournies le chargeur. Un autre problème était posé par le fait qu'en vertu de l'alinéa *c* du paragraphe 3, le transporteur était tenu d'indiquer l'état et le conditionnement apparent "*des marchandises*", alors qu'en général les indications à cet égard concernaient plutôt l'emballage. Le Secrétaire général proposait donc soit un projet de disposition visant à résoudre le problème posé par l'alinéa *c* du paragraphe 3, soit un projet de disposition visant à bien préciser que la définition générale du terme "*marchandises*" comprenait aussi les caisses, conteneurs et autres emballages fournis par le chargeur²². Il proposait aussi des projets de dispositions concernant les mentions que l'on pourrait ajouter à celles que doivent comporter les connaissements²³.

b) Débats du Groupe de travail

i) Révision de la teneur du connaissement prévue par la Convention de 1924

21. Le Groupe de travail a décidé de maintenir l'alinéa *a* du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924. Il en a néanmoins renvoyé le texte au Groupe de rédaction pour qu'il voie s'il serait possible de le simplifier.

22. Au sujet de l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'article 3, la plupart des représentants se sont déclarés en faveur du projet de disposition B proposé dans le rapport²⁴, en vertu duquel le transporteur

serait tenu de porter sur le connaissement à la fois "le nombre de colis ou de pièces, et la quantité ou le poids", sous réserve que les deux aient été fournis par le chargeur. Le Groupe de travail a approuvé cette modification à l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'article 3.

23. Plusieurs représentants ont exprimé l'opinion que les connaissements devraient comprendre une brève description de la nature des marchandises. Le Groupe de travail a approuvé cette idée, mais deux représentants ont souligné que cette description de la nature des marchandises devrait être très générale, surtout dans les cas où les marchandises étaient en colis ou en conteneurs.

24. Au sujet de l'alinéa *c* du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, la plupart des représentants ont été en faveur d'y ajouter le membre de phrase "y compris leur emballage", comme il était proposé dans le projet de disposition C figurant dans le rapport du Secrétaire général (première partie, par. 28). Ils ont estimé en effet que l'état apparent de l'emballage était souvent une indication de l'état dans lequel se trouvaient les marchandises qu'il contenait. En outre, puisque les transporteurs n'étaient pas censés ouvrir les colis ou les conteneurs scellés, ils n'étaient en général à même de n'examiner que l'état apparent de l'emballage et non celui des marchandises proprement dites. Plusieurs représentants n'ont pas été favorables au projet de disposition C; en effet, comme l'emballage n'était mentionné que dans cette disposition, il était à craindre que les autres articles de la Convention où le terme "*marchandises*" était employé soient mal interprétés, et que cette disposition n'incite les transporteurs à donner des indications inutiles lorsqu'ils décriraient l'état de l'emballage.

25. Plusieurs représentants ont appuyé le projet de disposition D figurant dans le rapport du Secrétaire général (première partie, par. 29), en vertu duquel les mots "et caisses, conteneurs et autres emballages fournis par le chargeur" seraient ajoutés à la définition du terme "*marchandises*" (Compilation révisée, art. I-C, 2). Ils ont estimé en effet qu'il serait ainsi clair non seulement que le transporteur était tenu d'indiquer l'état apparent de l'emballage sur le connaissement — ce qui était une bonne indication de l'état des marchandises qui s'y trouvaient —, mais aussi que les dispositions de la Convention révisée concernant les marchandises, et notamment les dispositions visant la responsabilité pour dommages causés aux marchandises, s'appliquaient à l'emballage. Plusieurs autres représentants se sont déclarés hostiles au projet de disposition D, parce qu'il créerait une nouvelle responsabilité des transporteurs pour les dommages causés à l'emballage, même si aucun dommage n'était causé aux marchandises qu'il contenait, et que cela rouvrirait la question de la responsabilité du transporteur et de la limitation de responsabilité par unité. Plusieurs représentants ont appuyé l'adoption des deux projets de dispositions C et D. Plusieurs autres ont préféré que l'on maintienne l'alinéa *c* du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de 1924, sans que la définition du terme "*mar-*

²⁰ Au sujet de la création de ce groupe de rédaction, voir le paragraphe 60 du présent rapport.

²¹ A/CN.9/96/Add.1, première partie, par. 14 à 56. (Reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2.)

²² Il s'agit des projets de dispositions C et D; qui figurent aux paragraphes 28 et 29 de la première partie du rapport du Secrétaire général. Comme il est indiqué dans le rapport (note 29 au paragraphe 29), les conteneurs ont été mentionnés dans les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des transporteurs en vertu d'une décision antérieure du Groupe de travail. Voir la Compilation révisée (A/CN.9/WG.III/WP. 16), art. II-B.

²³ A/CN.9/96/Add.1, première partie, par. 42 à 52. (Reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2.)

²⁴ *Ibid.*, par. 24.

chandises" antérieurement adoptée par le Groupe de travail soit modifiée.

ii) *Mentions que l'on pourrait ajouter à celles que doivent comporter les connaissements*

26. Quelques représentants ont exprimé l'opinion qu'il faudrait porter sur les connaissements aussi peu de mentions que possible, et ils se sont donc déclarés hostiles à toute augmentation du nombre minimum de mentions que doit actuellement comporter le connaissement en vertu du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924. A leur avis, si l'on voulait ajouter des mentions à celles que doivent comporter les connaissements, il fallait donner aux chargeurs la faculté de demander qu'elles le soient.

27. Sur la proposition de plusieurs représentants, le Groupe de travail a décidé de demander que les connaissements contiennent une brève description de la nature générale des marchandises fournies par le chargeur; mais il a laissé au Groupe de rédaction le soin de trouver à quel endroit cette disposition devrait figurer dans la Convention révisée.

28. Le Groupe de travail a approuvé le projet de disposition F figurant dans le rapport du Secrétaire général (première partie, par. 46), en vertu duquel les transporteurs seraient tenus de porter sur le connaissement "le nom et l'établissement principal du transporteur contractuel". La proposition d'un représentant tendant à supprimer le mot "contractuel", compte tenu de la définition du "transporteur" antérieurement adoptée par le Groupe de travail [Compilation révisée, art. I-C 1]), a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le Groupe de travail n'a pas adopté la proposition d'un représentant, qui souhaitait ajouter au projet de disposition F le membre de phrase "ou de son agent au port de déchargement".

29. Un représentant, appuyé par plusieurs autres, a proposé que le lieu d'émission du connaissement et la date à laquelle le transporteur a pris les marchandises en charge au port de chargement figurent dans les mentions que doivent comporter les connaissements. En effet, le lieu d'émission était important pour déterminer le champ d'application géographique de la Convention, et la date à laquelle le transporteur prenait en charge les marchandises au port de chargement établissait à partir de quel moment la responsabilité du transporteur commençait à courir. Le Groupe de travail a décidé d'ajouter, et le lieu d'émission du connaissement, et la date à laquelle le transporteur prenait en charge les marchandises au port de chargement, aux mentions que doivent comporter les connaissements.

30. La plupart des représentants ont été d'avis qu'il y avait lieu d'ajouter aux mentions que doivent comporter les connaissements les indications ci-après : les ports de chargement et de déchargement prévus au contrat de transport, le nom du bâtiment sur lequel les marchandises sont chargées, le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, et le nom du chargeur. Tous se sont opposés à l'idée que les connaissements devraient comporter des dispositions détaillées quant à la négociabilité.

31. La plupart des représentants ont été en faveur de demander que la signature du transporteur figure sur le connaissement. Quelques représentants ont souligné que la règle devrait être assez souple pour autoriser que la signature soit reproduite par des moyens mécaniques, imprimée ou apposée à l'aide d'un cachet, comme l'admettait la pratique commerciale. Un représentant a demandé qu'il soit précisé que la signature pouvait être donnée par un agent du transporteur.

32. La plupart des représentants ont été en faveur de demander que le fret à payer pour les marchandises expédiées soit indiqué sous une forme quelconque dans le connaissement, au moins dans les cas où le fret était perçu au lieu de destination. Plusieurs représentants ont demandé qu'il soit obligatoirement indiqué sur le connaissement, le cas échéant, que le fret avait été payé d'avance.

33. La plupart des représentants ont été d'avis qu'il serait utile que les connaissements indiquent le nom du destinataire. Plusieurs d'entre eux ont toutefois fait observer que le destinataire ne serait pas vraiment connu lorsque le connaissement serait établi à l'ordre d'une personne dénommée ou au porteur.

34. Un représentant a proposé d'ajouter aux mentions que doivent comporter les connaissements l'indication suivante : "Le temps de chargement, s'il est supérieur au temps prévu par le contrat de transport." Cette disposition, a-t-il expliqué, visait à empêcher que le transporteur ne tente de faire payer les surestaries au destinataire en cas de retard au port de chargement.

35. Plusieurs représentants ont fait observer qu'il y avait lieu d'étudier soigneusement les sanctions à prendre au cas où l'une ou l'autre des indications mentionnées dans la liste élargie serait omise du connaissement. Il a été reconnu qu'une telle omission ne devrait pas invalider le connaissement. Un représentant a exprimé l'opinion que la question des sanctions devrait être laissée aux tribunaux nationaux.

36. Au sujet des connaissements "embarqués", le Groupe de travail a approuvé quant au fond la modification du paragraphe 7 de l'article 3 de la Convention de 1924 proposée dans le projet de disposition H figurant dans le rapport du Secrétaire général (première partie, par. 55). Le projet de disposition H avait pour objet de préciser le sens du paragraphe 7 de l'article 3, sans toutefois en modifier le fond. Le Groupe de travail a décidé d'ajouter au projet de disposition H la phrase citée entre guillemets à la fin du paragraphe 56 du rapport du Secrétaire général.

4) RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LE CHARGEUR QUI SONT INEXACTS OU DONT LE TRANSPORTEUR N'EST PAS RAISONNABLEMENT EN MESURE DE VÉRIFIER L'EXACTITUDE; RÉSERVE DU TRANSPORTEUR

a) *Introduction*

37. Après avoir indiqué les mentions que doit obligatoirement contenir le connaissement, la Convention de Bruxelles formulait au paragraphe 3 de

l'article 3 une réserve générale, dont le libellé est le suivant :

“Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.”

38. Le Secrétaire général note, dans son rapport, que la disposition ci-dessus autorise simplement le transporteur à ne pas porter sur le connaissement certains types de renseignements, alors que la pratique commerciale veut que ces indications figurent au connaissement, sous réserve d'une remarque appropriée ou d'une réserve du transporteur. Un projet de disposition correspondant à cette pratique commerciale est proposé dans le rapport²⁵.

b) Débat du Groupe de travail

39. Un représentant, appuyé par plusieurs autres, a déclaré qu'il était préférable de prendre comme point de départ le projet de disposition E figurant dans le rapport du Secrétaire général (première partie, par. 35), qui oblige le transporteur à porter au connaissement des déclarations concernant la description, les marques, le nombre, la quantité ou le poids des marchandises, mais qui l'autorise à faire expressément des réserves s'il a des doutes quant à l'exactitude des déclarations du chargeur ou s'il n'est pas raisonnablement en mesure d'en vérifier l'exactitude. Cependant, on a alors proposé que ce projet de disposition E soit complété par une disposition stipulant qu'à l'égard d'un tiers porteur de bonne foi, le transporteur ne peut invoquer qu'une réserve se rapportant expressément à l'inexactitude suspectée dans les cas où il avait ou aurait dû avoir connaissance de l'inexactitude. Plusieurs représentants ont fait valoir à l'appui du projet de disposition E, assorti de la modification ci-dessus, qu'il correspondait à la pratique commerciale courante. Quelques représentants et observateurs ont fait observer qu'il était difficile à un tiers d'apporter la preuve que le transporteur “avait ou aurait dû avoir connaissance de l'inexactitude”.

40. Plusieurs autres représentants se sont prononcés en faveur d'une règle selon laquelle le transporteur pourrait refuser de porter au connaissement des indications concernant les marchandises fournies par le chargeur, sous réserve pour lui de motiver son refus.

41. Le Groupe de travail a décidé de renvoyer la question des réserves au Groupe de rédaction, avec instructions de rédiger un projet de texte fondé sur les principes suivants :

1. Le transporteur est tenu de porter au connaissement toutes les indications fournies par le chargeur concernant la nature générale, les marques, le nombre, la quantité et le poids des marchandises;

²⁵ A/CN.9/96/Add.1, première partie, par. 31 à 37 (reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2). Le projet de disposition en question (“E”) figure au paragraphe 35.

2. Le transporteur peut ajouter ses réserves aux indications fournies par le chargeur, en motivant ses réserves;

3. Il n'est pas nécessaire de formuler une règle spéciale concernant l'opposabilité des réserves portées par le transporteur au connaissement.

42. Le Groupe de travail a décidé que la règle générale relative aux réserves du transporteur devait également s'appliquer aux expéditions de marchandises en vrac et de marchandises en conteneurs et qu'il n'était pas nécessaire de formuler des règles spéciales s'appliquant exclusivement à ces types particuliers de transport. Cependant, un représentant et un observateur ont noté que la conteneurisation était liée à la limite de responsabilité par unité du transporteur précédemment approuvée par le Groupe de travail (Compilation révisée, art. II-C); en vertu de cette disposition, un conteneur constitue une unité, mais, si le contenu du conteneur est détaillé, les marchandises contenues dans cet engin peuvent, dans certains pays, être considérées comme plusieurs unités.

5) MENTIONS DU CONNAISSEMENT OPPOSABLES AU TRANSPORTEUR

a) Introduction

43. Le paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, complétée par le Protocole de 1968, se lit comme suit :

“4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, alinéas a, b et c. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi²⁶.”

44. Le Secrétaire général note dans son rapport (première partie, par. 57 à 61) que les mots “telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, alinéas a, b et c” présentent des problèmes d'interprétation, car le chargeur fournit souvent des renseignements (y compris une description de la nature des marchandises) que le transporteur n'a aucun moyen de vérifier. Dans ces conditions, il importe de considérer que les indications fournies par le chargeur sont assorties des réserves portées sur le connaissement par le transporteur. En revanche, les transporteurs apportent parfois des réserves sur des points qu'ils seraient raisonnablement en mesure de vérifier; en outre, leurs réserves sont parfois si générales ou si vagues qu'elles ne renseignent pas véritablement ceux qui se fondent sur le connaissement. Le rapport contient un projet de disposition (J-1) qui tend à indiquer plus clairement que la présomption sauf preuve contraire et la présomption absolue prévue par la disposition reproduite ci-dessus s'attachent aux énonciations du connaissement, sous réserve uniquement des réserves qui sont autorisées par les règles de la Convention révisée²⁷.

²⁶ La deuxième phrase, qui est soulignée, est le texte ajouté par le Protocole de Bruxelles de 1968.

²⁷ A/CN.9/96/Add.1, première partie, par. 57 à 61 (reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2). La proposition (projet de disposition J-1) figure aux paragraphes 59 et 60. En ce qui con-

45. Il est également noté dans le rapport que la règle de la présomption absolue, ajoutée par le Protocole de 1968, s'applique au "tiers porteur de bonne foi". Cette disposition protège manifestement la personne à laquelle le destinataire a transféré le connaissance, et elle est généralement interprétée comme s'appliquant également au destinataire. Toutefois, dans certains systèmes juridiques, la position du destinataire n'est pas claire, car il est possible de le considérer comme une "partie proprement dite" au contrat de transport, et non pas comme un "tiers". On a estimé que l'incertitude devait être dissipée, car il est fréquent que le destinataire (ou une banque agissant pour son compte) paie le prix des marchandises en se fondant sur le connaissance. Un projet de disposition a été proposé tendant à dissiper les doutes quant à la question de savoir si la protection accordée aux cessionnaires s'étendait, le cas échéant, au destinataire²⁸.

b) Débat du Groupe de travail

46. Le débat a commencé par un examen du projet de proposition J-1 figurant dans le rapport du Secrétaire général (première partie, par. 59 et 60). Plusieurs représentants ont proposé d'apporter à ce texte des modifications de rédaction. Un certain nombre de représentants ont déclaré que les mots "tiers porteur de bonne foi" dans la deuxième phrase du projet de disposition J-1 étaient suffisamment clairs et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire d'ajouter les mots "y compris le destinataire". D'autres représentants étaient prêts à accepter l'addition des mots "y compris le destinataire", si les précisions nécessaires étaient apportées pour exclure le cas où le destinataire et le chargeur sont la même personne.

47. La plupart des représentants ont souligné la nécessité de faire une distinction selon que le connaissance ne contient pas de réserves apportées par le transporteur, ou que le transporteur a valablement exprimé des réserves autorisées par la Convention. Plusieurs de ces représentants ont présenté des projets de disposition à cette fin. On a fait observer qu'en l'absence de réserves, le connaissance devait valoir présomption, sauf preuve contraire, de l'état des marchandises telles qu'elles y étaient décrites, et que, contre des tiers porteurs de bonne foi, le transporteur ne devait pas pouvoir ensuite apporter une preuve contredisant la description des marchandises donnée dans le connaissance. Toutefois, lorsque le transporteur apportait des réserves valables au regard de la Convention, dans la mesure où ces réserves étaient autorisées, les mentions sur lesquelles portaient ces réserves ne devaient pas valoir présomption, sauf preuve contraire, à l'égard du transporteur.

48. Un représentant, appuyé par quelques autres, a proposé que le transporteur soit autorisé à apporter la preuve contraire de l'exactitude des indications contenues dans le connaissance, sauf dans le cas où un tiers porteur de bonne foi s'était fondé à ses dépens sur une indication ou une déclaration inscrite au connais-

cerne les règles relatives aux réserves autorisées, voir les paragraphes 37 à 42 ci-dessus.

²⁸ *Ibid.*, par. 60, y compris le projet de disposition J-1.

sement. Un représentant a déclaré que la règle relative à la force probante du connaissance devait prévoir expressément que le connaissance ne vaut présomption, sauf preuve contraire, que pour le chargeur contre le transporteur; sinon, la règle actuellement énoncée au paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention de 1924 pourrait être une source de litiges et d'interprétations divergentes, et le bénéfice de cette disposition serait abusivement étendu aux acquéreurs de mauvaise foi du connaissance.

49. Le Groupe de travail a décidé de renvoyer au Groupe de rédaction le projet de disposition J-1, ainsi que les propositions faites par des membres du Groupe de travail au cours de la discussion.

6) EFFET DE L'OMISSION DE MENTIONS OBLIGATOIRES DANS LES CONNAISSEMENTS

a) Introduction

50. Le Secrétaire général a fait observer dans son rapport que, si la Convention de Bruxelles obligeait le transporteur à donner dans le connaissance certains renseignements (par exemple, l'état et le conditionnement apparents des marchandises), elle ne précisait pas les conséquences de leur omission. Pour préciser la situation à cet égard, un projet de disposition (J-2) a été proposé dans le rapport. Selon cette disposition, lorsque le transporteur ne mentionne pas au connaissance l'état et le conditionnement apparents des marchandises, il est réputé avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient satisfaisants²⁹. Le projet de disposition J-2 prévoit également que, si le connaissance ne mentionne pas que des frais de transport sont dus à l'arrivée des marchandises, le transporteur est réputé avoir indiqué dans le connaissance qu'aucuns frais de transport n'étaient dus à l'arrivée³⁰.

b) Débat du Groupe de travail

51. Le Groupe de travail a fondé son débat sur le projet de disposition J-2 figurant dans le rapport du Secrétaire général (première partie, par. 63). Tous les représentants qui ont pris la parole à ce sujet se sont prononcés pour la règle énoncée dans le projet de disposition J-2, selon laquelle, lorsqu'un transporteur ne mentionne pas dans le connaissance l'état et le conditionnement apparents des marchandises, il est réputé avoir indiqué dans le connaissance que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient satisfaisants. On s'est accordé à reconnaître que cette présomption sanctionnerait le devoir qu'a le transporteur de faire ce qui est raisonnablement en son pouvoir pour vérifier l'état des marchandises et d'indiquer tout dommage ou vice des marchandises dont il a connaissance, et qu'elle assurerait aux cessionnaires du connaissance la protection voulue.

²⁹ *Ibid.*, par. 62 à 65. Le projet de disposition (J-2) figure au paragraphe 63.

³⁰ Dans le contexte de l'ensemble des projets de disposition, qui sont reproduits dans l'annexe au rapport du Secrétaire général, ces indications, qui sont réputées figurer au connaissance, constitueraient des présomptions dont la preuve contraire serait admise, à moins que le connaissance n'ait été transmis à un tiers porteur de bonne foi. Voir le projet de disposition J-1, examiné aux paragraphes 43 à 45 ci-dessus.

52. La plupart des représentants se sont prononcés contre la disposition figurant dans le projet de disposition J-2 concernant les frais de transport. En vertu de cette disposition, lorsque le connaissement n'indique pas que des frais de transport sont dus à l'arrivée des marchandises, il est présumé qu'aucuns frais de transport ne pourront être réclamés au destinataire. Plusieurs représentants ont considéré que cette règle était nécessaire pour protéger les tiers (y compris les destinataires); mais d'autres l'ont jugée inutile, étant donné que les tiers pouvaient raisonnablement s'attendre, si des frais de transport étaient dus à destination, que le transporteur en fasse mention sur le connaissement. Quelques représentants se sont prononcés pour une règle qui stipulerait que le transporteur ne peut réclamer au destinataire aucuns frais de transport si le connaissement indique que les frais de transport ont été préalablement acquittés.

53. Le projet de disposition J-2 a été renvoyé au Groupe de rédaction afin d'être examiné à nouveau, compte tenu des débats du Groupe de travail.

C. — DOCUMENTS AUTRES QUE DES CONNAISSEMENTS CONSTATANT LE CONTRAT DE TRANSPORT

a) Introduction

54. La question des documents autres que les connaissements qui peuvent être délivrés pour constater un contrat de transport de marchandises par mer avait été examinée par le Secrétaire général dans la première partie de son rapport (A/CN.9/96/Add.1, par. 68 à 74). Le rapport rappelait que le Groupe de travail, à sa sixième session, avait décidé que la Convention révisée serait applicable à tous les contrats de transport de marchandises par mer (Compilation révisée, art. IV-A). Bien que le transporteur, à la demande du chargeur, soit tenu d'établir un connaissement (Compilation révisée, art. IV-A), il y aura des cas où le chargeur s'abstiendra de formuler une demande à cet effet et où, par conséquent, il ne sera pas délivré de connaissement.

55. Le projet de variante A (première partie, par. 71), qui figurait dans le rapport, laisserait aux parties toute latitude pour s'entendre sur la teneur d'un document autre que le connaissement qu'elles seraient désireuses d'établir; cependant, ce projet de variante fixerait pour règle que tout document de cette nature ferait foi de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y étaient décrites. D'après le projet de variante B (première partie, par. 74), le chargeur pourrait exiger que le document simplifié contienne une ou plusieurs des mentions dont l'inscription au connaissement est obligatoire, et la teneur de ce document simplifié constituerait alors une présomption, sauf preuve contraire, à l'égard du transporteur.

b) Débats du Groupe de travail

56. La plupart des représentants se sont déclarés favorables au projet de variante A proposé dans le rapport du Secrétaire général (première partie, par. 71), car ils étaient soucieux d'assurer une certaine souplesse dans l'utilisation des documents autres que

les connaissements. Ces représentants ont fait observer que les règles fixées par la Convention en ce qui concerne la responsabilité du transporteur s'appliqueraient à tous les contrats relatifs au transport de marchandises par mer, qu'un connaissement ait été délivré ou non. Ils ont déclaré qu'il semblait préférable d'avoir des documents simplifiés dont la teneur serait régie par la pratique commerciale et la volonté des parties au contrat de transport, en se bornant à stipuler que la teneur des documents simplifiés susceptibles d'être délivrés constituerait une présomption, sauf preuve contraire, de prise en charge des marchandises par le transporteur telles qu'elles étaient décrites dans le document.

57. Un représentant, appuyé par un autre représentant et par un observateur, a proposé d'ajouter au projet de variante A une disposition accordant au destinataire tous les droits, présomptions et privilèges dont il aurait bénéficié si un connaissement avait été délivré. Ce représentant a expliqué que cette proposition visait à sauvegarder les intérêts du destinataire et éviterait toute atteinte aux droits du destinataire par suite d'accords entre les chargeurs et les transporteurs, ou par suite du refus des transporteurs de délivrer des connaissements. Plusieurs représentants, opposés à cette proposition, ont déclaré qu'elle n'était pas nécessaire, étant donné que la Convention s'appliquait à tous les contrats relatifs au transport de marchandises par mer, quel que soit le type de document délivré pour constater le contrat de transport, pour autant qu'un document était établi. Il a été en outre déclaré, à l'encontre de la proposition tendant à modifier le projet de variante A, que de sérieuses difficultés pratiques ne manqueraient pas de résulter de la création présumée, selon le bon vouloir du destinataire, d'un document négociable, alors qu'en réalité aucun document de cette nature n'aurait été délivré.

58. Un représentant s'est déclaré soucieux de ce que la protection accordée aux destinataires par le projet de variante A était insuffisante, et il a approuvé le projet de variante B, aux termes duquel un chargeur pourrait demander que le document simplifié établi pour constater le contrat de transport contienne certaines mentions précises dont l'inscription sur les connaissements était obligatoire.

59. Deux représentants ont déclaré qu'il faudrait envisager en deuxième lecture la possibilité de marquer plus clairement la distinction entre documents négociables et non négociables, en exigeant que soit expressément indiqué dans tous les documents s'ils sont négociables ou non.

D. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

60. A l'issue du débat sur le contenu et les effets juridiques du connaissement ainsi que des documents de forme plus simplifiée, le Groupe de travail a décidé de créer un groupe de rédaction pour examiner ces questions et d'autres qui pourraient lui être renvoyées au cours de la septième session du Groupe de travail³¹.

³¹ Le Groupe de rédaction était composé des représentants des pays suivants : Argentine, Belgique, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Pologne,

Le rapport du Groupe de rédaction sur la question du contenu et des effets juridiques du connaissement et autres documents constatant le contrat de transport est reproduit ci-après, avec les quelques modifications apportées par le Groupe de travail³² :

PREMIÈRE PARTIE DU RAPPORT
DU GROUPE DE RÉDACTION

*Définition, contenu et effets juridiques
du connaissement*

a) Le Groupe de rédaction a formulé une définition du terme "connaissement" et a examiné les dispositions relatives au contenu et aux effets juridiques du connaissement fondées sur les opinions exprimées par les membres du Groupe de travail. Le Groupe de rédaction recommande les dispositions suivantes :

Définition du connaissement

Un connaissement s'entend d'un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou au porteur.

Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

- a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) L'état apparent des marchandises, emballage compris;
- c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;
- d) Le nom du chargeur;
- e) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;
- f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
- g) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;
- h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement;

République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques. M. E. Chr. Selvig (Norvège) a été élu Président du Groupe de rédaction.

³² Les amendements adoptés par le Groupe de travail ont été les suivants : a) l'énumération des mentions obligatoires du connaissement a été réunie en un seul paragraphe par le Groupe de travail; le Groupe de rédaction avait proposé que les deux premiers alinéas forment un paragraphe 1 et les neuf autres alinéas un paragraphe 2; b) le membre de phrase liminaire de la liste des mentions obligatoires, qui était : "Le connaissement doit indiquer" a été remplacé par "Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes"; c) dans le texte français, les mots "ainsi que" ont été insérés avant les mots "le poids des marchandises", à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article sur le contenu du connaissement; d) le membre de phrase "ou toute indication que le fret est dû par le destinataire" a été ajouté à la fin de l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article sur le contenu du connaissement; e) dans la version anglaise de l'article sur le connaissement : réserves et force probante, le mot "general" a été inséré entre les mots "particulars concerning the" et "nature, leading marks", et au paragraphe 3, les mots "and to the extent that" ont été remplacés par "and the extent to which"; f) au paragraphe 4 de l'article sur le connaissement : réserves et force probante, les mots "ne mentionne par le fret tel qu'il est prévu . . ." ont été remplacés par "ne mentionne pas le fret comme prévu . . ."; g) dans l'article sur le contenu des documents autres que les connaissements, le mot "réception" a été remplacé par "prise en charge"; et h) la note k a été ajoutée au rapport du Groupe de rédaction.

- i) Le lieu d'émission du connaissement;
- j) La signature du transporteur ou de son représentant, cette signature pouvant être imprimée ou estampillée si la loi de l'Etat du lieu d'émission du connaissement le permet; et
- k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document du titre concernant ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement.

Connaissement : réserves et force probante

1. Si un connaissement porte des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur a des raisons sérieuses de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou qu'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, le transporteur doit faire mention spéciale de ces raisons ou des inexactitudes, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention dans le connaissement de l'état apparent des marchandises, emballage compris, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises, emballage compris, étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles le transporteur a fait une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers porteur, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi sur le fondement de la description des marchandises au connaissement.

4. Si le connaissement conformément à l'article [], paragraphe 1, alinéa k³³ ne mentionne pas le fret ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, il est présumé qu'aucun fret n'est dû par lui. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Contenu des documents autres que les connaissements

Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Notes relatives aux projets de dispositions proposés

b) En ce qui concerne la définition du terme "connaissement", le Groupe de rédaction a décidé de ne pas s'occuper des diverses questions relatives à la négociabilité du connaissement.

c) En ce qui concerne l'alinéa 1, a, de l'article sur le contenu du connaissement, un représentant a émis l'opinion que le texte

³³ Il s'agit du paragraphe 1, alinéa k de l'article qui précède, relatif au contenu du connaissement.

devrait se lire comme suit : "... le nombre de colis ou de pièces ou le poids des marchandises ou leur quantité. ..."

d) Au sujet de l'alinéa 1, b, de l'article sur le contenu du connaissement, plusieurs représentants ont déclaré que, s'il était fait mention dans cette disposition des marchandises, emballage compris, alors que d'autres dispositions de la Convention ne mentionnaient que les marchandises — par exemple les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur concernant les marchandises —, des conclusions *a contrario* pourraient en être tirées quant à la portée du terme "marchandises". Il s'ensuivrait que l'emballage des marchandises ne serait compris dans le terme "marchandises" qu'au seul alinéa 1, b. Ces représentants ont considéré qu'il était possible de remédier à la difficulté en révisant la définition du terme "marchandises", sur la base d'un texte qui serait en substance le suivant :

"Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, y compris les animaux vivants, et les caisses, conteneurs et autres emballages fournis par le chargeur."

Toutefois plusieurs représentants ont déclaré que le texte de l'alinéa 1, b, n'appelait aucune modification de la définition du terme "marchandises". Un représentant a été d'avis que, pour indiquer qu'une minorité assez importante des membres du Groupe de travail était opposée à l'addition des mots "emballage compris" à l'alinéa 1, b, ces mots devraient figurer entre crochets dans le texte de cette disposition.

e) Quelques représentants ont jugé qu'il serait souhaitable d'ajouter à la liste des indications devant figurer dans le connaissement (par. 1 de l'article sur le contenu du connaissement), le texte suivant :

... "le temps passé pour le chargement, lorsqu'il est excessif par rapport au temps imparti qui était prévu dans le contrat de transport".

f) Un représentant s'est prononcé pour l'inclusion dans la liste de "la date d'émission du connaissement", en tant qu'indication distincte requise en vertu du paragraphe 1 de l'article sur le contenu du connaissement.

g) Au sujet des termes "des marchandises, emballage compris", figurant au paragraphe 2 de l'article sur le connaissement : réserves et force probante, on a appelé l'attention sur les opinions qui avaient été exprimées et dont il est rendu compte ci-dessus à l'alinéa d des présentes notes.

h) Un représentant a considéré que l'alinéa 3, a, de l'article sur le connaissement : réserves et force probante, devrait commencer comme suit : "Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, pour le chargeur ou son représentant contre le transporteur de la prise en charge. ..."

i) En ce qui concerne l'alinéa 3, b, du même article, quelques représentants ont estimé que cette disposition devrait commencer comme suit : "La preuve contraire n'est pas admise. ..." Au sujet de cette même disposition, un représentant a déclaré que les mots "y compris tout destinataire" devraient être supprimés, parce que, dans le cas d'un destinataire nommé, le connaissement était un document de transport analogue aux documents régis par les conventions CMR (route) et CIM (chemin de fer).

j) Un représentant a réservé sa position au sujet du paragraphe 4 de l'article sur le connaissement : réserves et force probante.

k) Deux représentants se sont prononcés contre l'addition à la liste des mentions obligatoires du connaissement de toute indication autre que celles qui étaient exigées par le paragraphe 3 de l'article 3 des Règles de La Haye.

E. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

61. Le Groupe de travail a examiné la première partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction et

l'a approuvée, y compris les projets de dispositions proposés³⁴.

62. Quelques représentants étaient opposés à l'addition des mots "... entre autres choses, les indications suivantes" au paragraphe 1 de l'article sur le contenu du connaissement.

63. Il a été décidé par le Groupe de travail que le Secrétariat serait prié d'apporter les modifications rendues nécessaires par la réunion en un seul paragraphe de toutes les mentions obligatoires du connaissement.

64. Plusieurs représentants et observateurs ont exprimé des réserves au sujet de l'alinéa 1, k, de l'article sur le contenu du connaissement, approuvé par le Groupe de rédaction (le texte approuvé par le Groupe de rédaction se lisait comme suit : "le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire"). Plusieurs autres représentants se sont prononcés contre toute modification du texte du rapport original du Groupe de rédaction. Le Groupe de travail a décidé de reconsidérer la question de la forme sous laquelle le fret devrait être mentionné dans le connaissement. Plusieurs représentants ont noté que, dans de nombreux cas, les frais de transport n'étaient pas connus au moment où le connaissement était émis et, qu'aux termes de l'alinéa k du paragraphe 1 rédigé par le Groupe de rédaction, il semblait qu'il faille mentionner le montant exact du fret dû par le destinataire. A titre de compromis, le Groupe de travail a approuvé, pour l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article sur le contenu du connaissement, le texte suivant :

"k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute indication que le fret est dû par le destinataire."

65. Plusieurs représentants se sont prononcés contre le libellé de l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article sur le contenu du connaissement modifié par le Groupe de travail, et ils ont déclaré qu'ils préféraient nettement le libellé de l'alinéa initialement approuvé par le Groupe de rédaction.

66. Quelques représentants ont dit qu'ils étaient en faveur d'une modification de l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article sur le contenu du connaissement de façon à exiger que le montant du fret soit indiqué au connaissement.

67. Un représentant s'est déclaré en faveur de la suppression du paragraphe 4 de l'article sur le connaissement : réserves et force probante.

68. Au sujet de la définition des "marchandises", dans les Notes relatives aux projets de dispositions proposés (Note d, première partie du rapport du Groupe de rédaction), un représentant a suggéré la formule suivante :

"Marchandises" désigne les biens de toute sorte, y compris les animaux vivants; lorsque les marchandises sont emballées ou réunies dans un conteneur, sur une palette ou au moyen de tout engin analogue fourni par le chargeur, le terme marchandises s'applique également audit emballage ou engin."

³⁴ Voir ci-dessus note 32.

II. — Validité et effet des lettres de garantie

A. — INTRODUCTION

69. Les problèmes concernant la validité et l'effet des lettres de garantie étaient examinés dans la deuxième partie du quatrième rapport du Secrétaire général. Le type de lettre de garantie dont traitait le rapport était un document par lequel le chargeur, ou une personne agissant en son nom s'engageait à exonérer le transporteur de toute responsabilité que celui-ci pourrait encourir à l'égard du destinataire ou de tout autre tiers en raison de l'inexactitude des renseignements que donnait le connaissement sur des questions telles que le poids et la quantité des marchandises ou leur conditionnement.

70. La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient aucune disposition visant expressément les lettres de garantie. Aux termes de cette convention, telle qu'elle a été complétée par le Protocole de 1968, le transporteur doit délivrer un connaissement contenant certains renseignements (par. 3 de l'article 3). Le connaissement constitue une présomption (et dans certains cas une preuve irréfutable³⁵) de la réception des marchandises telles qu'elles y sont décrites, et le transporteur a le droit d'être indemnisé par le chargeur des dommages résultant de l'inexactitude des renseignements énoncés dans le connaissement en ce qui concerne les marques, le nombre, le poids et la quantité des marchandises, tels qu'ils ont été fournis au transporteur par le chargeur (par. 5 de l'article 3). Les dispositions relatives à l'indemnisation ne s'étendent pas aux inexactitudes dans la description du "conditionnement" apparent des marchandises.

71. Il était indiqué dans le rapport du Secrétaire général que le chargeur demande parfois au transporteur de ne porter sur les connaissements aucune mention qui pourrait faire obstacle à l'acceptation du connaissement par le destinataire ou par une banque. Il arrive que le transporteur accède à cette demande, en échange d'une lettre de garantie l'exonérant de toute responsabilité découlant de l'absence de la mention spécifiée dans la lettre de garantie.

72. Les circonstances dans lesquelles une lettre de garantie est établie peuvent varier. La lettre peut être délivrée lorsque les parties ne sont pas d'accord sur la quantité ou le poids des marchandises, ou encore sur la qualité de l'emballage. Mais elle peut également l'être lorsque les deux parties reconnaissent que le connaissement contient des inexactitudes. Dans ce dernier cas, était-il précisé dans le rapport, la lettre de garantie serait frappée de nullité au regard de certains systèmes juridiques nationaux, étant donné que son utilisation aurait pour but d'induire des tiers en erreur. Quoi qu'il en soit, le rapport parvenait à la conclusion qu'aucune conception claire ne paraissait se dégager de la pratique nationale en ce qui concerne les lettres de garantie.

73. Différentes solutions possibles concernant la validité et l'effet des lettres de garantie étaient

³⁵ Le paragraphe 1 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968 précise que "la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi".

examinées dans le rapport. L'une d'elles consistait à aborder le problème en favorisant une plus grande souplesse dans les transactions relevant du crédit documentaire; selon cette conception, il n'y aurait pas lieu d'insérer de dispositions relatives aux lettres de garantie dans la Convention révisée. Une deuxième solution visait la nullité des lettres de garantie. Deux projets de propositions avaient été formulés selon ce principe: la première proposition (projet de proposition A, deuxième partie du rapport, par. 21) tendait à annuler toutes les lettres de garantie; la deuxième proposition (projet de proposition B, deuxième partie, par. 23) annulait toute lettre de garantie relative à une mention portée au connaissement ou à l'omission des renseignements prévus par la Convention si le transporteur avait connaissance ou devait raisonnablement avoir connaissance de l'inexactitude de ladite mention ou du caractère obligatoire desdits renseignements. D'après un troisième projet de proposition (projet de proposition C, deuxième partie, par. 27), le transporteur qui portait sciemment des mentions inexacts sur le connaissement ou omettait tout renseignement rendu obligatoire aux termes de la Convention était responsable, vis-à-vis du destinataire ou de tout cessionnaire du connaissement, de tout préjudice encouru en raison de cette mention ou omission, sans bénéfice de la limitation de responsabilité du transporteur prévue par la Convention.

74. Le Secrétaire général, dans la première partie de son quatrième rapport (par. 66 et 67) examinait le paragraphe 5 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles, qui se lit comme suit:

"Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements résultant du contrat de transport à l'égard de toute personne autre que le chargeur."

Il était précisé dans le rapport que la disposition du paragraphe 5 de l'article 3 visait à rendre le chargeur responsable de l'exactitude des renseignements qu'il fournissait au transporteur pour qu'ils soient insérés dans le connaissement. Un projet de proposition (projet de proposition K, première partie, par. 67) était formulé dans le rapport. Il s'agissait de modifier le paragraphe 5 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles afin d'assurer que le chargeur demeure responsable envers le transporteur aux termes du paragraphe 5 de l'article 3, même lorsque le connaissement avait été transféré à un tiers.

B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

75. Le Groupe de travail a décidé qu'il serait opportun d'examiner les propositions concernant la responsabilité du chargeur en cas d'inscription de renseignements inexacts dans le connaissement en même temps que le problème de la validité et de l'effet des lettres de garantie. Tenant compte de cette

décision, le Groupe de travail a examiné le paragraphe 5 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924. La plupart des représentants qui ont pris la parole sur la question ont approuvé la modification qu'il était proposé d'apporter au paragraphe 5 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 dans le projet de disposition K du rapport susmentionné du Secrétaire général, projet de disposition visant à clarifier le libellé du paragraphe 5 de l'article 3 sans en altérer la teneur. Le projet de disposition K aurait pour effet d'assurer que la garantie donnée par le chargeur au transporteur continuerait de produire effet même après que le connaissement eut été transféré à un tiers. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond le projet de disposition K et l'a renvoyé au Groupe de rédaction.

76. Le Groupe de travail a ensuite examiné l'opportunité d'inclure une disposition sur la validité et l'effet juridique des lettres de garantie. Beaucoup de représentants se sont déclarés désireux d'inclure une disposition sur ce point dans la Convention. Il a été déclaré que la pratique des lettres de garantie délivrées par les chargeurs était une source d'abus, et qu'en de nombreux cas la pratique actuelle perpétuait la fraude et la mauvaise foi; un tiers qui était en possession d'un connaissement savait souvent fort peu de chose sur les marchandises et devait se fier aux renseignements énoncés dans le connaissement. Il était indispensable que le connaissement soit exact, étant donné que les tiers, y compris les banques et les instituts de crédit, devaient y ajouter foi. Au demeurant, des opinions divergentes ont été exprimées sur le moyen le plus efficace de protéger les tiers contre les erreurs où pouvaient les conduire les renseignements contenus dans le connaissement ou l'omission de certains renseignements, par exemple les réserves qui, d'après la Convention, auraient dû figurer dans le connaissement.

77. Par revanche, quelques représentants ont estimé qu'une disposition concernant les lettres de garantie n'était pas nécessaire. On a fait valoir que le fait d'annuler les lettres de garantie reviendrait à exonérer le chargeur de toute responsabilité, alors que c'était généralement lui qui demandait un connaissement net malgré l'inexactitude des renseignements qui y étaient portés, et qui tirait profit de cette situation. Il a été indiqué que la législation nationale était suffisante pour s'attaquer au problème des lettres de garantie frauduleuses. Il serait extrêmement difficile, a-t-on dit, de rédiger une règle suffisamment souple pour ne frapper de nullité que les lettres de garantie établies de mauvaise foi. Ce problème complexe avait trouvé une solution satisfaisante dans la pratique, et une règle conventionnelle manquerait nécessairement de souplesse et aurait un effet néfaste sur le commerce international. Un représentant a ajouté qu'il serait souhaitable d'harmoniser les activités du Groupe de travail sur cette question avec celles de la Chambre internationale de commerce, qui avait entrepris une révision de la réglementation relative aux lettres de crédit.

78. La plus grande partie des débats du Groupe de travail a porté sur la recherche des moyens les plus

aptes à empêcher l'utilisation frauduleuse des lettres de garantie, afin de protéger le destinataire et autres tiers.

79. Il a été généralement reconnu que la lettre de garantie ne devrait pas avoir d'incidences sur les droits du destinataire contre le transporteur. Plusieurs représentants ont estimé que ce principe devait être énoncé dans la Convention. L'un d'eux a affirmé que le principe de la nullité de la lettre de garantie à l'égard du destinataire reposait sur le principe juridique généralement accepté en vertu duquel une convention entre deux parties ne saurait porter atteinte aux droits des tiers. Quelques représentants se sont opposés à l'insertion d'une disposition déclarant les lettres de garantie de nul effet à l'égard des destinataires et autres tiers. De l'avis de ces représentants, étant donné que la lettre de garantie ne liait que ceux qui y étaient parties, elle était sans objet dans les relations entre le chargeur ou le transporteur et le destinataire, et l'insertion d'une disposition sur ce point risquait de conduire à des interprétations erronées.

80. Le Groupe de travail s'est interrogé sur l'opportunité d'une règle conventionnelle annulant les lettres de garantie dans les relations entre le transporteur et le chargeur. Plusieurs représentants ont manifesté leur opposition à toute règle conventionnelle annulant les lettres de garantie. On a fait valoir que les lettres de garantie jouaient un rôle utile en facilitant le commerce international, et qu'il fallait continuer d'en favoriser l'utilisation; la protection des tiers contre la fraude pouvait être assurée par d'autres moyens. La majorité du Groupe de travail a été d'avis que la Convention devait comporter une disposition sur la nullité des lettres de garantie: une telle disposition contribuerait à dissuader le transporteur d'accepter des lettres de garantie. Deux méthodes ont été proposées. La première, appuyée par quelques représentants, prévoyait la nullité de toutes les lettres de garantie, selon les principes énoncés dans le projet de proposition A (deuxième partie du rapport, par. 21). Toutefois, la plupart des représentants ont préféré la formule du projet de proposition B (deuxième partie du rapport, par. 23), selon laquelle les lettres de garantie sont nulles et sans effet uniquement lorsque le transporteur savait que le connaissement ne décrivait pas exactement les marchandises au moment où il a accepté la lettre de garantie. Il a été indiqué que, dans ces cas, le transporteur agissait de connivence avec le chargeur pour tromper le destinataire ou un autre tiers. A l'appui de cette seconde formule, il a été indiqué qu'elle ne frappait pas de nullité les lettres de garantie dans les cas où il existait de bonne foi des divergences de vues quant à la description des marchandises. Cependant, quelques représentants ont exprimé l'opinion qu'il ne serait pas possible de trouver un énoncé pour une règle qui limiterait la nullité des lettres de garantie aux cas où le transporteur avait connaissance de l'inexactitude et avait donc agi de manière frauduleuse. On a dit à ce propos que, puisque dans tous les cas où une lettre de garantie lui était remise, le transporteur savait que le connaissement était inexact, les lettres de garantie seraient toujours frappées de nullité; ce résultat n'était pas satisfaisant.

81. Certains représentants ont proposé que, dans les cas où la lettre de garantie n'est pas opposable au chargeur, le transporteur ne puisse pas non plus tirer avantage de la garantie implicite prévue dans le projet de disposition K du rapport du Secrétaire général (A/CN.9/96/Add.1, première partie, par. 67; reproduit dans le présent volume, deuxième partie, IV, 2).

82. De nombreux représentants ont exprimé l'avis que, lorsqu'il pouvait être prouvé que le transporteur savait que la description des marchandises donnée dans le connaissement était inexacte et avait donc induit en erreur le destinataire ou un autre tiers, il devait être garant des pertes, dommages ou frais encourus par le destinataire, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la Convention. Cette règle, qui était énoncée dans le projet de disposition C (deuxième partie du rapport, par. 27), a été appuyée à la fois par les représentants en faveur d'une règle générale annulant toutes les lettres de garantie, et par les adversaires d'une telle règle. On a fait observer que la suppression de la limitation de responsabilité aurait pour conséquence non seulement d'assurer au destinataire la pleine réparation des pertes, dommages ou frais encourus, mais également d'inciter le transporteur à s'abstenir de toute fausse déclaration. Un représentant, hostile à l'introduction d'une règle spéciale sur la limitation de responsabilité du transporteur dans le contexte des lettres de garantie, a déclaré que le Groupe de travail avait déjà adopté une disposition sur le dol (Compilation révisée, article II — E); cette disposition empêchait le transporteur qui avait intentionnellement agi de manière à tromper le destinataire de se prévaloir de la limitation de responsabilité.

83. Quelques représentants ont été d'avis que, dans un article de la Convention sur les lettres de garantie, il serait opportun d'introduire une disposition reconnaissant au destinataire ou autre tiers un droit d'action directe contre le chargeur lorsque celui-ci a délivré une lettre de garantie. La plupart des représentants étaient opposés à l'introduction dans la Convention d'une règle reconnaissant au destinataire un droit d'action directe contre le chargeur. A ce propos, on a fait observer que la relation entre le chargeur et le destinataire était suffisamment régie par le contrat de vente.

84. Après une discussion approfondie au sein du Groupe de travail, le Groupe de rédaction a été prié de rédiger une proposition tenant compte des débats du Groupe de travail.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

85. A la suite des débats du Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le texte du rapport du Groupe de rédaction, tel qu'il a été modifié sur quelques points par le Groupe de travail³⁶, est le suivant :

³⁶ Les modifications adoptées par le Groupe de travail sont les suivantes : a) au paragraphe 1, à la première phrase, le mot "générale" a été ajouté après le mot "nature"; b) sans objet dans le texte français.

DEUXIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

Validité et effet des lettres de garantie

a) Sur la base des opinions exprimées par les membres du Groupe de travail, le Groupe de rédaction a formulé des dispositions sur les lettres de garantie, ainsi qu'une disposition concernant la responsabilité du chargeur en cas d'indications inexactes. Le Groupe de rédaction recommande les dispositions suivantes :

1. Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, emballage compris, est nulle et sans effet à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou convention est nulle et sans effet à l'égard du chargeur si le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le connaissement. Si, en pareil cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas prévu au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de toutes pertes, dommages ou dépenses subis par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le connaissement.

Notes sur les projets de disposition proposés

b) Plusieurs représentants ont été d'avis que la première phrase du paragraphe 3 devrait être placée entre crochets. Quelques représentants étaient opposés à la présence d'une disposition en ce sens. Le Groupe de rédaction était partagé sur le point de savoir si la première phrase du paragraphe 3 devait être placée entre crochets, et il recommandait que ce point soit examiné par le Groupe de travail. Un représentant a exprimé l'avis qu'il conviendrait d'ajouter dans cette même disposition, après les mots "au paragraphe 2 du présent article", les mots : "concernant des inexactitudes graves des indications ou un état défectueux apparent qui affectent sérieusement la valeur commerciale des marchandises dans leur ensemble".

D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

86. Le Groupe de travail a examiné la deuxième partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction et l'a approuvée, y compris les projets de dispositions proposés³⁷.

87. En ce qui concerne le paragraphe 1, un représentant a été d'avis que le libellé de la première phrase devait être aligné sur celui de la Convention de 1924, et que le membre de phrase correspondant devrait se lire comme suit : "à pareille indemnité ne

³⁷ Voir plus haut la note 36.

limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements. . . .

88. En ce qui concerne le paragraphe 2, un représentant a demandé que la phrase suivante soit ajoutée à la fin du paragraphe : "Mais celui-ci peut s'en prévaloir à l'égard du chargeur."

89. En ce qui concerne le paragraphe 3, la plupart des représentants ont déclaré qu'ils appuyaient ce paragraphe, parce qu'il décourageait la délivrance de connaissements inexacts et trompeurs et parce qu'il contribuerait à l'unification des règles sur la question. D'autres représentants, favorables à ce paragraphe, ont rappelé les observations qu'ils avaient formulées au cours des précédents débats du Groupe de travail sur ce sujet.

90. Plusieurs représentants ont formulé des réserves au sujet de l'insertion d'une telle disposition dans la Convention. Ces représentants ont en outre réservé leur position sur les dix premiers mots du paragraphe 4. Selon l'un d'eux, le paragraphe 3 demanderait une modification des législations nationales sur la validité des lettres de garantie dans les rapports entre le chargeur et le transporteur. En l'absence d'une telle disposition, les lois nationales continueraient à s'appliquer, et la seule modification, qui avait réuni l'assentiment du Groupe de travail, consisterait à rendre les lettres de garantie nulles à l'égard des tiers. Tel était, d'après ce représentant, l'objet du paragraphe 2 du texte relatif aux lettres de garantie adopté par le Groupe de travail. Tout au plus pourrait-on compléter cette disposition en permettant au tiers lésé d'exercer un recours contre le chargeur.

91. Enfin, de l'avis de plusieurs représentants, au cas où le paragraphe 3 serait supprimé, il conviendrait de modifier le paragraphe 4 pour indiquer que la responsabilité du transporteur jouera s'il omet la réserve visée au paragraphe 2 alors qu'il avait connaissance de l'inexactitude des indications fournies par le chargeur concernant l'état apparent des marchandises. Un texte modifié, tenant compte de cette opinion, pourrait être libellé comme suit :

"Dans le cas où il omet volontairement la réserve visée au paragraphe 2, alors qu'il avait connaissance de l'inexactitude des indications fournies par le chargeur ou de l'état apparent des marchandises, le transporteur est garant. . . ."

92. Un représentant s'est déclaré hostile au paragraphe 4.

III. — Définition du contrat de transport et du destinataire

A. — INTRODUCTION

93. Dans la troisième partie de son quatrième rapport, le Secrétaire général répondait à la demande que lui avait faite le Groupe de travail d'examiner la question de la définition du contrat de transport et du destinataire.

94. En ce qui concerne la définition du contrat de transport, il était indiqué dans le rapport qu'aux termes de l'alinéa *b* de l'article premier de la Conven-

tion de Bruxelles de 1924, l'expression "contrat de transport" s'applique "uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer". Il était également indiqué que les autres conventions en matière de transport ne contiennent pas de définition du "contrat de transport" en tant que tel, bien que, pour la détermination de leur domaine d'application, ces conventions utilisent chacune l'expression "contrat de transport" dans un contexte qui en précise le sens.

95. Dans son rapport, le Secrétaire général envisageait plusieurs solutions à la question de la définition du contrat de transport. L'une des solutions envisagées était que, comme la Convention révisée identifiait les contrats visés comme étant "tous les contrats de transport de marchandises par mer" (Compilation révisée, art. I — A) et que le domaine d'application géographique était délimité par l'application de la Convention à "tout contrat de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents" (Compilation révisée, art. I — B, par. 1), il n'était pas nécessaire de définir l'expression "contrat de transport". Une autre solution consistait à ajouter les mots "contre rémunération" ou "contre paiement du fret" à la disposition concernant les contrats visés par la Convention (projet de disposition A, troisième partie du rapport, par. 6). La troisième solution était de donner une définition distincte de l'expression "contrat de transport" analogue à celle qu'avait proposée le Gouvernement français en réponse à une demande de renseignements du Secrétariat adressée aux membres du Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.18). Le projet de disposition B proposé dans le rapport du Secrétaire général (troisième partie, par. 7) se lit comme suit : "Le "contrat de transport" s'entend d'un contrat par lequel le transporteur s'engage envers un chargeur, [contre paiement du fret] [contre rémunération], à déplacer une marchandise déterminée d'un port à un autre."

96. La troisième partie du rapport du Secrétaire général traitait aussi de la question de la définition du destinataire et de la possibilité de formuler une disposition précisant sa position juridique. Il était indiqué dans le rapport qu'à la différence de la Convention de Bruxelles de 1924, les autres conventions en matière de transport définissent clairement la position juridique du destinataire. La possibilité était envisagée de donner dans la Convention révisée une définition du "destinataire" et d'y reconnaître expressément les droits qui sont ceux du destinataire ou de tout autre tiers en vertu du contrat de transport. Au sujet des droits du destinataire, le projet de disposition C (troisième partie du rapport, par. 12) stipule : "Le destinataire a les droits du chargeur et, en outre, tous les droits qui lui sont conférés par l'article [3, 4]."

B. — DÉBAT DU GROUPE DE TRAVAIL

1) Le "destinataire"

97. La plupart des membres du Groupe de travail se sont prononcés pour la présence d'une définition du

terme "destinataire", analogue à celle qui était donnée dans le projet de disposition C (troisième partie du rapport, par. 12), ainsi conçue : "Destinataire signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises sous l'empire du contrat de transport." Quelques représentants étaient en faveur de supprimer toute référence au "contrat de transport" dans la définition, tandis que d'autres représentants préféraient que les termes "contrat de transport" soient remplacés par "connaissance". D'autres encore se sont prononcés pour le maintien de la définition telle qu'elle figurait dans le projet de disposition C. On a également proposé que les mots "conformément à la présente Convention" soient ajoutés à la fin de la définition.

98. Les membres du Groupe de travail ont examiné la question d'une disposition générale concernant la position juridique du destinataire. Quelques membres ont fait observer que la formulation de cette disposition serait difficile, car la position juridique du destinataire variait selon qu'un connaissance était émis ou non. On a noté que certains aspects particuliers de la position juridique du destinataire étaient précisés dans des règles déjà approuvées par le Groupe de travail et qu'une disposition générale sur la question n'était pas nécessaire. Un représentant a déclaré qu'il était important de définir les droits du destinataire en l'absence d'un connaissance. Le Groupe de travail a décidé de ne pas inclure de disposition générale sur la position juridique du destinataire.

2) Le "contrat de transport"

99. Le Groupe de travail a examiné la question d'une définition éventuelle du "contrat de transport". Certains représentants ont déclaré que cette définition était nécessaire, car, le Groupe de travail ayant décidé que la Convention serait applicable chaque fois qu'il y aurait contrat de transport par mer, l'application de la Convention ne dépendrait donc pas de l'émission d'un connaissance. On a également noté qu'une définition était souhaitable parce que le sens de l'expression pouvait être imprécis dans certains contextes juridiques ou linguistiques. Un représentant a été d'avis que, puisque le Groupe de travail avait décidé à sa session précédente de ne pas définir l'expression "contrat d'affrètement constaté par une charte-partie", il ne devait pas non plus définir le contrat de transport. Mais d'autres représentants ont déclaré que l'absence d'une définition du "contrat d'affrètement constaté par une charte-partie" rendait d'autant plus importante la présence d'une définition du contrat de transport, car il était essentiel de faire entre eux une distinction. Sur ce point, un représentant a noté que la référence à l'engagement pris de déplacer une "marchandise déterminée", dans la définition proposée, était utile pour distinguer les contrats de transport des contrats d'affrètement constatés par des chartes-parties. D'autres représentants ont déclaré que l'expression "contrat de transport" était bien connue, très usitée dans la pratique, et qu'il était difficile d'imaginer qu'elle puisse être entendue dans un autre sens que celui qui était manifestement le sien.

100. Quelques représentants qui étaient en faveur de l'inclusion d'une définition ont noté que la

définition devrait contenir une référence à l'obligation du transporteur de délivrer les marchandises. A cet égard, un représentant a fait observer que, si une définition était donnée dans la Convention, il fallait qu'elle soit complète et couvre toutes les obligations du transporteur.

101. Quelques représentants se sont déclarés préoccupés par la présence des mots "d'un port à un autre", car il était difficile de savoir ce qui constitue exactement un port. Un représentant a exprimé l'avis que l'expression était trop restrictive, car les marchandises pouvaient subir des dommages en cours de livraison au destinataire après leur arrivée au port.

102. Un représentant était d'avis que l'adoption de la proposition française ou du projet de disposition B figurant dans le rapport du Secrétaire général susciterait des difficultés dans les pays qui considéraient le destinataire comme une partie au contrat de transport.

103. Le Groupe de travail a décidé de faire figurer dans la Convention une définition analogue soit à la proposition faite par la France en réponse au questionnaire complémentaire de la CNUDCI (A/CN.9/WG.III/WP.18), soit au projet de disposition B figurant dans le rapport du Secrétaire général (troisième partie, par. 12).

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

104. A la suite du débat du Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction, dont le rapport est reproduit ci-après :

TROISIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

Définitions du "destinataire" et du "contrat de transport"

a) Le Groupe de rédaction a rédigé des projets de texte tenant compte des opinions exprimées au cours du débat du Groupe de travail sur les définitions du "destinataire" et du "contrat de transport". Le Groupe de rédaction recommande les définitions suivantes :

1. Le "destinataire" s'entend de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

2. Le "contrat de transport" s'entend d'un contrat par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par mer d'un port à un autre où il doit en effectuer la livraison.

Note relative aux projets de définition proposés

b) Dans la définition du "destinataire", quelques représentants se sont prononcés pour l'addition des mots "... en vertu du contrat de transport".

D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

105. Le Groupe de travail a examiné et approuvé la troisième partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction, y compris les projets de définitions proposés par le Groupe de rédaction. Les réserves et observations suivantes ont été formulées au sujet de ce rapport :

a) Un représentant a réservé sa position au sujet de la définition du "destinataire", car le mot destinataire apparaissait avec des sens différents dans les projets de disposition déjà approuvés. De ce fait, cette définition pourrait être une source de confusion et d'incohérence.

b) Un certain nombre de représentants ont été d'avis qu'il convenait d'ajouter les mots "en vertu du contrat de transport" à la définition du "destinataire".

c) Plusieurs représentants ont estimé que la définition du "destinataire" devait être complétée par une disposition définissant le lien juridique entre le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises. Une telle disposition n'était pas nécessaire dans la Convention de Bruxelles de 1924, qui ne s'appliquait qu'au connaissement. Mais elle l'était dans le contexte des projets de dispositions rédigés par le Groupe de travail, afin de prévoir le cas où il n'y avait pas de connaissement. Il n'existait pas, dans les législations nationales, de mécanisme juridique permettant au destinataire d'exercer les droits du chargeur qui avait conclu le contrat de transport.

d) Un représentant a proposé d'ajouter à la Convention révisée une définition du "chargeur".

IV. — Travaux futurs

106. Aux termes du mandat défini par la Commission lors de sa cinquième session, le Groupe de travail était prié, notamment, "de ne pas perdre de vue la possibilité de préparer une nouvelle convention, le cas échéant, au lieu de simplement réviser et développer les règles de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et le Protocole de Bruxelles de 1968"³⁸. En conséquence, le Groupe de travail s'est demandé si les dispositions qu'il avait élaborées concernant la responsabilité du transporteur maritime devaient trouver place dans un deuxième protocole à la Convention de Bruxelles de 1924 ou constituer la matière d'une nouvelle convention.

107. Quelques représentants ont été d'avis qu'en raison des incidences économiques éventuelles des nouvelles règles et des rapports entre ces règles et la Convention de Bruxelles de 1924 et le Protocole de Bruxelles de 1968, une décision sur la question devait être différée. Cependant, la plupart des représentants ont estimé qu'étant donné la portée des projets de dispositions adoptés par le Groupe de travail, il serait difficile de les rattacher sous forme de protocole à la Convention de Bruxelles de 1924, et que ce serait là une source de confusion. Le Groupe de travail a donc décidé que ses travaux futurs sur la responsabilité du transporteur maritime seraient conduits dans le dessein d'élaborer une nouvelle convention. Par conséquent, il a prié le Secrétaire général de donner à son projet de dispositions la forme d'une convention, et de lui soumettre ce projet de convention à sa huitième session pour une seconde lecture. Il a été rappelé que la Compi-

³⁸ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session (1972), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717)*, par. 51. (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A*).

lation révisée de projets de propositions sur la responsabilité du transporteur (A/CN.9/WG.III/WP.16) pourrait servir de base pour l'élaboration dudit projet de convention.

108. Le Comité n'ayant pas eu le temps de discuter à fond de toutes les questions indiquées dans l'"Ordre du jour provisoire et annotations" (A/CN.9/WG.III/L.3), il a été décidé d'examiner les questions restantes à la huitième session. Ces questions sont :

Règle générale sur la responsabilité du chargeur;

Marchandises dangereuses;

Avis de perte;

Avaries communes;

Rapports entre la Convention et d'autres conventions en matière de transport maritime.

Pour faciliter l'établissement de la documentation à l'intention de la huitième session du Groupe de travail, le Secrétariat a proposé, et le Groupe de travail a accepté, que toutes observations et tous commentaires des membres du Groupe de travail et des observateurs sur ces questions et d'autres questions pertinentes soient communiqués au Secrétariat avant le 1^{er} décembre 1974³⁹.

109. L'observateur de l'UNIDROIT a communiqué et présenté au Groupe de travail un document intitulé "Premiers résultats de l'enquête UNIDROIT sur les clauses-or dans les conventions internationales", établi par son organisation. Le Groupe de travail en a pris note avec intérêt.

110. Le Groupe de travail a noté que, selon le calendrier prévu par la Commission à sa septième session, il devait se réunir pour sa huitième session au Siège, à New York, du 27 janvier au 7 février 1975⁴⁰. Plusieurs représentants ont fait observer que la quatrième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, de la CNUCED, devait avoir lieu au même moment à Genève. Comme plusieurs représentants membres du Groupe de travail de la CNUDCI font aussi partie du Groupe de travail de la CNUCED, le Secrétariat a été prié de prendre, si possible, d'autres dispositions pour la huitième session du Groupe de travail de la CNUDCI.

³⁹ Un représentant a soumis, pour examen par le Groupe de travail à sa huitième session, une proposition visant le cas où le destinataire ou le porteur du connaissement ne prendrait pas livraison des marchandises dans un délai raisonnable après leur arrivée au port de déchargement. Un autre représentant a soumis, pour qu'elle soit examinée à la prochaine session, une proposition définissant les relations entre la Convention et les règles d'autres conventions et de la législation nationale concernant la responsabilité en cas de dommages causés par un incident nucléaire. Un observateur a présenté les observations de son organisation sur les projets de textes approuvés par le Groupe de travail à ses sessions précédentes et reproduits dans la Compilation révisée (A/CN.9/WG.III/WP.16); le Groupe de travail a décidé d'examiner ces observations à l'occasion de la seconde lecture de la Convention révisée, lors de sa huitième session.

⁴⁰ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa septième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-neuvième session, Supplément n° 17 (A/9617)*, par. 85, d). (*Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974, première partie, II, A*).