

# **RAPPORT**

DE LA

# COMMISSION DES NATIONS UNIES

POUR LE

# DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

sur les travaux de sa neuvième session

12 avril - 7 mai 1976

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DOCUMENTS OFFICIELS: TRENTE ET UNIÈME SESSION SUPPLÉMENT Nº 17 (A/31/17)

**NATIONS UNIES** 



# DE LA COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL sur les travaux de sa neuvième session

12 avril - 7 mai 1976

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DOCUMENTS OFFICIELS : TRENTE ET UNIÈME SESSION SUPPLÉMENT Nº 17 (A/31/17)

# NATIONS UNIES

New York, 1976

#### NOTE

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

# TABLE DES MATIERES

Chapi	tres	Paragraphes	Pages
INTRO	DUCTION	1 - 2	1
I.	ORGANISATION DE LA SESSION	3 - 13	2
	A. Ouverture de la session	3	2
	B. Composition et participation	4 - 6	2
	C. Election du Bureau	7	\ 3
	D. Ordre du jour	8	4
tana da	E. Création de comités pléniers	9 - 12	4
	F. Adoption du rapport	13	5
II.	VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS	14 - 28	6
	A. Règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels	14 - 21	6
	B. Formation et validité des contrats de vente internationale de marchandises	22 - 28	7
III.	PAIEMENTS INTERNATIONAUX	29 - 33	11
	Effets de commerce	29 - 33	11
IV.	REGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES	34 - 45	13
	A. Introduction	34 - 38	13
	B. Examen du rapport du Comité plénier I	39 - 44	15
	C. Texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer	45	17
v.	ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL	46 - 57	34
	A. Introduction	46 - 50	34
	B. Examen du rapport du Comité plénier II	51 - 56	35
	C. Texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI	57	36
vi.	RATIFICATION DES CONVENTIONS CONCERNANT LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL OU ADHESION A CES	<b>58</b>	<b>E</b> 2
	CONVENTIONS	70	53.

# TABLE DES MATIERES (<u>suite</u>)

Chapitres		Paragraphes	Pages
VII.	FORMATION ET ASSISTANCE EN MATIERE DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL	59 <b>-</b> 64	53
	A. Bourses de perfectionnement en matière de droit commercial international	60	<b>53</b>
	B. Séminaires de l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche	61	53
	C. Deuxième colloque de la CNUDGI	62 - 64	54
VIII.	TRAVAUX FUTURS	65 - 70	54
	A. Futur programme de travail de la Commission	65 - 66	54
	B. Participation au Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels	67	55
	C. Dates et lieux des sessions de la Commission et de ses groupes de travail	68 - 70	55
IX.	QUESTIONS DIVERSES	71 -76	55
	A. Résolution 3494 (XXX) de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1975, concernant le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaix de sa		
	huitième session	, 71	55
	B. Rapport du Secrétaire général sur les activités en cours d'autres organisations internationales	72	56
New Section 1	C. Sociétés transnationales	73	56
	D. Participation d'observateurs	74	56
	E. Date d'expiration du mandat des membres de la		
	Commission	75 – 76	57
	<u>Annexes</u>		
I.	RAPPORT DU COMITE PLENIER I RELATIF AU PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER		
, —— ·	II. RAPPORT DU COMITE PLENIER II RELATIF AU REGLEMENT D'ARBITRAGE DE LA CNUDCI		
	보는 사람들은 살아보면 하면 하셨다면 하는데 하는데 하게 되었다. 그렇다		171
III.	LISTE DES DOCUMENTS EXAMINES PAR LA COMMISSION	******	214

#### INTRODUCTION

- 1. Le présent rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international rend compte des travaux de la neuvième session de la Commission, qui s'est tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New-York, du 12 avril au 7 mai 1976.
- 2. Conformément à la résolution 2205 (XXI) adoptée par l'Assemblée générale le 17 décembre 1966, ce rapport est soumis à l'Assemblée générale; il est aussi présenté pour observations à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

#### CHAPITRE PREMIER

#### ORGANISATION DE LA SESSION

#### A. Ouverture de la session

3. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a commencé sa neuvième session le 12 avril 1976. La session a été ouverte par le Secrétaire général.

#### B. Composition et participation

- 4. La résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, portant création de la CNUDCI, prévoyait que celle-ci serait composée de 29 Etats élus par l'Assemblée générale. Par sa résolution 3108 (XXVIII), l'Assemblée générale a élargi la composition de la Commission et a porté à 36 le nombre de ses membres. Les membres actuels de la Commission, élus le 12 novembre 1970 et le 12 décembre 1973, sont les Etats suivants 1/: Allemagne (République fédérale d'), Argentine, Australie<sup>x</sup>, Autriche<sup>x</sup>, Darbade, Belgique, Brésil, Bulgarie, Chili<sup>x</sup>, Chypre, Egypte<sup>x</sup>, Etats Unis d'Amérique, France<sup>x</sup>, Gabon, Ghana<sup>x</sup>, Grèce, Guyane<sup>x</sup>, Hongrie, Inde, Japon<sup>x</sup>, Kenya, Mexique, Népal<sup>x</sup>, Nigéria<sup>x</sup>, Norvège<sup>x</sup>, Philippines, Pologne<sup>x</sup>, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie<sup>x</sup>, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord<sup>x</sup>, Sierra Leone, Singapour<sup>x</sup>, Somalie<sup>x</sup>, Tchécoslovaquie, Union des Républiques socialistes soviétiques<sup>x</sup> et Zaïre.
- 5. A l'exception de Chypre, de la Guyane et de la Somalie, tous les membres de la Commission étaient représentés à la session.
- 6. Les organes des Nations Unies, institutions spécialisées, organismes intergouvernementaux et organisations internationales non gouvernementales ci-après Étaient représentés par des observateurs :

<sup>1/</sup> Conformément à la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, les membres de la Commission sont élus pour un mandat de six ans, mais pour la première élection, le mandat de 14 membres, désignés par le Président de l'Assemblée par tirage au sort, venait à expiration au bout de trois ans (31 décembre 1970); le mandat des 15 autres membres au bout de six ans (31 décembre 1973). En conséquence, l'Assemblée générale, à sa vingt-cinquième session, a élu 14 membres pour un mandat complet de six ans, prenant fin le 31 décembre 1976, et, à sa vingt-huitième session 15 membres pour un mandat complet de six ans, prenant fin le 31 décembre 1979. L'Assemblée générale a également élu, à sa vingt-huitième session, sept membres supplémentaires. Le mandat de trois de ces sept membres supplémentaires, désignés par le Président de l'Assemblée générale par tirage au sort, prendra fin au bout de trois ans (31 décembre 1976) et le mandat des quatre autres membres au bout de six ans (31 décembre 1979). Le mandat des membres dont le nom est suivi d'un astérisque viendra à expiration le 31 décembre 1976 et celui des autres membres le 31 décembre 1979.

## a) Organes des Nations Unies

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

## b) <u>Institutions spécialisées</u>

Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Fonds monétaire international, Banque mondiale.

#### c) Organismes intergouvernementaux

Conférence de La Haye de droit international privé, Communauté de l'Afrique de l'Est, Conseil d'aide économique mutuelle, Conseil de l'Europe, Ligue des Etats arabes.

#### d) Organisations non gouvernementales internationales

Association de droit international, Association internationale des armateurs, Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international, Commission international d'arbitrage commercial, Conseil international d'arbitrage commercial, Union internationale d'assurances maritimes.

#### C. Election du Bureau

## 7. La Commission a élu par acclamation le Bureau suivant 2/:

Président :

M. L. H. Khoo (Singapour)

Vice-Président :

M. R. Herber (République fédérale d'Allemagne)

Vice-Président :

M. E. Mottley (Barbade)

Vice-Président :

M. J. Ruzicka (Tchécoslovaquie)

Rapporteur:

Mme T. Oyekunle (Nigéria)

<sup>2/</sup> Les élections ont eu lieu aux 173ème et 174ème séances, le 12 avril 1976. Conformément à la décision prise par la Commission à sa première session, la Commission a trois vice-présidents de manière qu'avec le Président et le Rapporteur chacun des cinq groupes d'Etats mentionnés au paragraphe 1 de la section II de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale soit représenté au Bureau /voir Documents officiels de l'Assemblée générale vingt-troisième session, Supplément No 16 (A/7216), par. 14 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. I : 1968-1970 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.1), deuxième partie, I, par. 14)/

#### D. Ordre du jour

- 8. L'ordre du jour adopté par la Commission à sa 173ème séance, le 12 avril 1976, était le suivent :
  - 1. Ouverture de la session.
  - 2. Election du Bureau.
  - 3. Adeption de l'ordre du jour, calendrier provisoire des séances.
  - 4. Vente internationale des objets mobiliers corporels.
  - 5. Paiements internationaux.
  - 6. Réglementation internationale des transports maritimes.
  - 7. Arbitrage commercial international.
  - 8. Ratification des conventions concernant le droit commercial international ou adhésion à ces conventions.
  - 9. Formation et assistance en matière de droit commercial international.
  - 10. Travaux futurs.
  - 11. Questions diverses.
  - 12. Date et lieu de la dixième session.
  - 13. Adoption du rapport de la Commission.

# E. Création de comités pléniers

9. La Commission a décidé de créer deux comités pléniers (le Comité I et le Comité II), qui siégeraient simultanément pour examiner les points suivants de l'ordre du jour:

# Comité I

Point 6. Réglementation internationale des transports maritimes : projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

#### Comité II

Point 7. Arbitrage commercial international : Règlement d'arbitrage de la CNUDCI.

10. Le Comité I s'est réuni du 12 avril au 6 mai 1976, et a tenu 31 séances 3/. Le Comité II s'est réuni du 12 au 23 avril 1976, et a tenu 19 séances 4/.

ARTER THE STATES

- 11. A sa première séance, le 12 avril, le Comité I a élu à l'unanimité M. M. Chafik (Egypte) au poste de président et M. N. Gueiros (Brésil) au poste de rapporteur. A sa première séance, le 12 avril également, le Comité II a élu à l'unanimité M. R. Loewe (Autriche) au poste de président et, à sa 6ème séance, il a élu à l'unanimité M. I. Szasz (Hongrie) au poste de rapporteur.
- 12. La Commission a examiné le rapport du Comité I à ses 178ème et 179ème séances, le 7 mai, et le rapport du Comité II à ses 175ème, 176ème et 177ème séances, les 27 et 28 avril. La Commission a décidé d'incorporer les rapports des Comités I et II dans le présent rapport, sous forme d'annexes (annexe I et annexe II).

#### F. Adoption du rapport

13. La Commission a adopté le présent rapport à sa 179ème séance, le 7 mai 1976.

<sup>3/</sup> Pour les comptes rendus analytiques des séances du Comité I, voir A/CN.9/IX/C.1/SR.1 à SR.31.

<sup>4/</sup> Pour les comptes rendus analytiques des séances du Comité II, voir A/CN.9/IX/C.2/SR.1 à SR.19.

#### CHAPITRE II

#### VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

A. Règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels

#### Rapport du Groupe de travail

- 14. La Commission était saisie du rapport du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa septième session, qui s'est tenue à Genève du 5 au 16 janvier 1976 (A/CN.9/116). Ce rapport décrit les progrès réalisés par le Groupe de travail dans l'accomplissement du mandat qui lui avait été confié à la deuxième session de la Commission, laquelle l'avait chargé, entre autres, de déterminer quelles modifications du texte de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, annexé à la Convention de La Haye de 1964, pourraient rendre ce texte susceptible d'une adhésion plus large de la part de pays ayant des systèmes juridiques, sociaux et économiques différents, et d'élaborer un nouveau texte dans lequel ces modifications seraient incorporées 5/.
- 15. Comme indiqué dans son rapport, le Groupe de travail avait achevé l'examen des questions non réglées concernant les articles 57 à 69 du projet de convention sur la vente internationale des marchandises et de certains autres articles au sujet desquels il restait encore des problèmes à résoudre. Le Groupe avait ensuite examiné le texte du projet de convention en deuxième lecture.
- 16. La Commission a noté avec satisfaction qu'après cette deuxième lecture, le Groupe de travail avait approuvé le texte d'un projet de convention sur la vente internationale des marchandises, s'acquittant ainsi du mandat que la Commission lui avait confié en ce qui concerne la révision de la LUVI. La Commission a également noté que le Groupe de travail n'était pas parvenu à un accord sur le texte des articles 7 (par. 2) et 11, qui avaient été laissés entre crochets, et que des

<sup>5/</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément No 18 (A/7618), par. 38, alin. a) du paragraphe 3 de la résolution qui y figure (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. I: 1968-1970 (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.71.V.1), deuxième partie, II, par. 38); ibid., vingt-sixième session, Supplément No 17 (A/8417), par. 92, alin. c) du paragraphe 1 de la résolution qui y figure (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. II: 1971 (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.72.V.4), première partie, II, par. 92). La Convention de La Haye de 1964 portant Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels et la Loi uniforme (LUVI) qui y est annexée figurent dans le Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international, vol. I (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.71.V.3), chap. I, sect. 1.

représentants des membres du Groupe de travail avaient réservé leur position sur certains autres articles en vue de porter le problème devant la Commission à sa dixième session lors de laquelle elle devait examiner le projet de convention. Le texte adopté par le Groupe de travail figure à l'annexe I du présent rapport.

- 17. La Commission a noté par ailleurs que le Groupe de travail n'avait pas examiné les projets de dispositions concernant l'application, les déclarations et les réserves ou les clauses finales et avait prié le Secrétariat de préparer le texte de dispositions de ce type qui seraient soumises à la Commission à sa dixième session.
- 18. Le rapport indiquait que le Groupe de travail était saisi d'un projet de commentaire sur le texte du projet de convention sur la vente internationale des marchandises (A/CN.9/WG.2/WP.22) tel qu'il figurait à l'annexe I au rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session (A/CN.9/100), et qu'il avait prié le Secrétariat de réviser le projet de commentaire à la lumière de ses délibérations et conclusions. Le commentaire figure à l'annexe II du rapport du Groupe de travail.
- 19. La Commission a été d'avis, comme le Groupe de travail, qu'il serait souhaitable que le projet de convention soit accompagné d'un commentaire qui permettrait de prendre plus facilement connaissance des travaux préparatoires et des principes dont s'inspiraient les dispositions du projet de convention adoptées par le Groupe de travail.

## Examen du rapport par la Commission 6/

- 20. La Commission a noté que, conformément à la décision qu'elle avait prise à sa huitième session, le projet de convention, accompagné d'un commentaire, avait été adressé aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour qu'ils formulent leurs observations à son sujet et qu'une analyse de ces observations serait présentée à la Commission pour examen à sa dixième session.
- 21. La Commission a décidé d'examiner le projet de convention à sa dixième session, compte tenu des observations reçues des gouvernements et des organisations inter-nationales intéressées.

# B. Formation et validité des contrats de vente internationale de marchandises

#### Introduction

22. A sa deuxième session, la Commission a décidé que le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels devrait déterminer les modifications de la Loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels, annexée à la Convention de La Haye

<sup>6/</sup> La Commission a examiné ce rapport le 12 avril 1976, à sa 173ème séance, dont le compte rendu analytique est publié sous la cote A/CN.9/SR.173.

du ler juillet 1964, qui pourraient rendre cet instrument susceptible d'une adhésion plus large de la part de pays ayant des systèmes juridiques, sociaux et économiques différents, et devrait élaborer un nouveau texte à cette fin 7/. A sa troisième session, la Commission a décidé que le Groupe de travail devrait examiner la LUVI en priorité et n'aborder la question de la formation des contrats qu'après avoir achevé cette tâche 8/.

23. A sa septième session, la Commission a examiné la requête de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) l'invitant à inclure dans son programme de travail l'examen d'un "projet de loi pour l'unification de certaines rè rélatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobilieus corporels" approuvé par le Conseil d'administration de l'Institut en 1972. A cette session, on a émis l'avis qu'il serait peut-être souhaitable de réunir les règles relatives à la formation et à la validité en un instrument unique et d'envisager l'opportunité de formuler des règles régissant la formation et la validité des contrats en général, dans la mesure où ces règles intéressaient le commerce international 9/.

#### Rapport du Groupe de travail

24. Le Groupe de travail a indiqué dans son rapport que ses membres avaient été unanimement d'avis d'entamer les travaux sur les règles uniformes régissant la formation des contrats à la session suivante et de s'efforcer de formuler ces règles sur une base plus large que celle de la vente internationale des marchandises. Si au cours des travaux, il apparaissait que les principes qui régissaient les autres types de contrats ne pouvaient être traités dans un même texte, le Groupe se

<sup>7/</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément No 18 (A/7618), par. 38, alin. a) du paragraphe 3 de la s'solution qui y figure (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (Vol. I : 1968-1970 (publication des Nations Unies, numéro de vente F.71.V.1), deuxième partie, II, par. 38). La Convention de La Haye de 1964 portant Loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels et la Loi uniforme qui y est annexée figurent dans le Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international, vol. I (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.3), chap. I, sect.1.

<sup>8/</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-cinquième session, Supplément No 17 (A/8017), par. 72 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, Vol. I: 1968-1970 (publication des Nations Unies, numéro de vente F.71.V.1) deuxième partie, III, par. 72).

<sup>9/ &</sup>lt;u>Tbid., vingt-neuvième session, Supplément No 17</u> (A/9617), par. 91 à 93 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, Vol. V: 1974 (publication des Nations Unies, numéro de vente F.75.V.2) première partie, II. A. par. 91 à 93.

limiterait aux seuls contrats de vente. En outre, le Groupe de travail a estimé qu'il devrait se pencher sur la question de savoir s'il y aurait lieu de grouper la totalité ou une partie des règles concernant la validité avec les règles concernant la formation des contrats. Le Groupe de travail a décidé de soumettre ces conclusions à la Commission à sa neuvième session pour qu'elle exprime ses vues à ce sujet.

#### Examen du rapport par la Commission 10/

- 25. La Commission a examiné essentiellement trois grandes questions, à savoir :
- a) Si le projet de convention sur la vente internationale des marchandises et les règles à adopter concernant la formation et la validité des contrats de vente internationale de marchandises devraient être incorporés dans une convention unique, ou si les règles relatives à la formation et à la validité des contrats de vente internationale de marchandises devraient faire l'objet d'une convention distincte;
- b) Si, au cas où l'on déciderait d'élaborer deux conventions, ces deux conventions devraient être examinées par une seule conférence de plénipotentiaires, ou par des conférences de plénipotentiaires distinctes;
- c) Si les règles relatives à la formation et à la validité des contrats devraient porter sur une large gamme de contrats utilisés dans le commerce international ou n'être établies qu'en ce qui concerne les ventes internationales de marchandises.
- 26. Pour ce qui est des deux premières questions, on a fait remarquer que l'on faciliterait la tâche de ceux qui utiliseraient les règles établies dans la convention en optant pour un texte unique. Par ailleurs, en établissant un texte unique ou, à tout le moins, en faisant examiner les deux textes par la même conférence de plénipotentiaires, il serait plus facile de faire en sorte que la conception et la terminologie soient uniformes. D'un autre côté, on a fait remarquer que l'établissement de règles relatives à la formation et à la validité des contrats prendrait du temps, et qu'il était peu opportun d'avoir à attendre que ce travail soit terminé pour convoquer une conférence de plénipotentiaires chargée d'examiner le projet de convention sur la vente internationale de marchandises. Il a aussi été souligné qu'il serait plus difficile de faire ratifier par un grand nombre d'Etats un texte unique contenant à la fois les règles relatives à la formation et à la validité des contrats et les règles relatives à la vente internationale des marchandises. On a fait remarquer enfin que l'examen du projet de convention sur la vente internationale des marchandises suffirait en lui-même à remplir l'ordre du jour d'une conférence de plénipotentiaires, et qu'il serait difficile à une telle conférence d'accorder en plus toute l'attention voulue aux problèmes de la formation et de la validité des contrats.

<sup>10/</sup> La Commission a examiné ce rapport le 12 avril 1976, à sa 173ème séance, dont le compte rendu analytique est publié sous la cote A/CN.9/SR.173.

27. En ce qui concerne la troisième question, la Commission a été d'avis que le Groupe de travail devrait cantonner ses travaux à l'élaboration de règles relatives à la formation de contrats de vente internationale de marchandises, afin de terminer sa tâche dans les meilleurs délais, mais qu'il avait toute latitude pour décider d'examiner aussi certaines règles relatives à la validité de ces contrats. La Commission a demandé au Groupe de travail de faire part de ses conclusions sur ce point à la Commission lors de sa dixième session.

#### Décision de la Commission

28. A sa 173ème séance, le 12 avril 1976, la Commission a adopté à l'unanimité la décision ci-après:

#### La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

- 1. Prend note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa septième session;
- 2. <u>Félicite</u> le Groupe de travail d'avoir mené à bien avec célérité la tâche qui lui avait été confiée concernant la révision de la Loi uniforme sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels, annexée à la Convention de La Haye du ler juillet 1964;

#### 3. Décide:

- a) D'examiner le projet de convention sur la vente internationale des marchandises à sa dixième session;
- b) De renvoyer à sa dixième session le soin de déterminer si les règles relatives à la formation et à la validité des contrats devraient figurer dans la même convention que les règles relatives à la vente internationale des marchandises, ou faire l'objet d'une convention séparée, et, dans ce dernier cas, si les deux ensembles de règles devraient être examinés par la même conférence de plénipotentiaires;
- c) De prier le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels de cantonner ses travaux relatifs à la question de la formation et de la validité des contrats aux contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels.

#### CHAPITRE III

#### PATEMENTS INTERNATIONAUX

#### Effets de commerce

- 29. La Commission a été saisie du rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur les travaux de sa quatrième session tenue à New York du 2 au 12 février 1976 (A/CN.9/117). Ce document fait état des progrès réalisés par le Groupe de travail dans l'élaboration d'un projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux.
- 30. Comme il est indiqué dans le rapport, le Groupe de travail à sa quatrième session a examiné les articles 79 à 86 et les articles l à 11 du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, établi par le Secrétaire général à la requête de la Commission 11/. Le projet de loi uniforme proposé vise à formuler des règles uniformes sur les effets de commerce internationaux (lettres de change ou billets à ordre), applicables à titre facultatif aux fins des paiements internationaux.
- 31. Le rapport mentionne également les délibérations et les conclusions du Groupe de travail concernant la prescription des actions, la perte de l'effet, le domaine d'application du projet de loi uniforme, les conditions de forme et l'interprétation de celles-ci.

#### Examen du rapport de la Commission 12/

32. La Commission a noté avec satisfaction que le Groupe de travail avait achevé son examen en première lecture du projet de loi uniforme. S'en tenant à sa politique habituelle qui est de n'examiner le fond des travaux réalisés par les groupes de travail que lorsque ceux-ci ont achevé leur tâche, la Commission a pris note du rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux.

# Décision de la Commission

33. A sa 173ème séance, le 12 avril 1976, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

<sup>11/</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session,
Supplément No 17 (A/8417), par. 35 (Annuaire de la Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international, vol. II : 1971 (publication des
Nations Unies, numéro de vente : F.72.V.4), première partie, II, A, par. 35). Le
projet de loi uniforme et le commentaire y relatif portent la cote
A/CN.9/WG.IV/WP.2.

<sup>12/</sup> La Commission a examiné ce rapport à sa 173ème séance, dont le compte rendu analytique est publié sous la cote A/CN.9/SR.173.

# La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

- 1. Prend note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur les travaux de sa quatrième session;
- 2. <u>Prie</u> le Groupe de travail de poursuivre ses travaux conformément au mandat énoncé par la Commission dans la décision qu'elle a adoptée au sujet des effets de commerce à sa cinquième session et d'achever rapidement ces travaux,
- 3. Prie le Secrétaire général de poursuivre, conformément aux directives du Groupe de travail des effets de commerce internationaux, les travaux relatifs au projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux et les recherches sur l'utilisation des chèques pour le règlement des paiements internationaux, en consultation avec le Groupe d'étude de la Commission sur les paiements internationaux, composé d'experts fournis par les organisations internationales et les institutions bancaires et commerciales intéressées, et de convoquer à ces fins les réunions nécessaires.

#### CHAPITRE IV

#### REGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

#### A. Introduction

- 34. Par une résolution adoptée à sa deuxième session en février 1971, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a recommandé que la Commission entreprenne l'examen des règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de cennaissements (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 ou, s'il y a lieu, d'établir une convention internationale nouvelle, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies.
- 35. A sa quatrième session, la Commission a décidé d'examiner les règles régissant la responsabilité des transporteurs maritimes en ce qui concerne les marchandises transportées 13/ suivant les grandes lignes indiquées dans la résolution susmentionnée sur les connaissements, adoptée par le Groupe de travail de la CNUCED (TD/B/C.4/86, annexe I).
- 36. Pour mener à bien cette tâche, la Commission a constitué un groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes composé de 21 membres de la Commission. Le Groupe de travail a tenu huit sessions et a soumis à la

<sup>13/</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément No 17 (A/8417), par. 10 à 23 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. II : 1971 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.V.4), première partie, II, A, par. 10 à 23). Pour les précédents travaux de la Commission sur la question de la réglementation internationale des transports maritimes, voir ibid., vingt-quatrième session, Supplément No'18 (A/7618), par. 114 à 133 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. I: 1968-1970 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.1), deuxième partie, II, A, par. 114 à 133); ibid., vingt-cinquième session, Supplément No 17 (A/8017), par. 157 à 166 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. I: 1968-1970, deuxième partie, III, A, par. 157 à 166); ibid., vingt-septième session, Supplément No 17 (A/8717), par. 44 à 51 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. III : 1972 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.6), première partie, II, A, par. 44 à 51; ibid., vingt-huitième session, Supplément No 17 (A/9017), par. 46 à 61 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. IV: 1973 (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.74.V.3), première partie, II, A, par. 46 à 61); ibid., vingtneuvième session, Supplément No 17 (A/9617), par. 38 à 53 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. V : 1974 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.75.V.2), première partie, II, A, par. 38 à 53); et ibid., trentième session. Supplément No 17 (A/10017), par. 64 à 77.

huitième session de la Commission le texte d'un projet de convention sur le transport de marchandises par mer 14/. A sa septième session, la Commission a prié le Secrétaire général de transmettre pour observations aux gouvernements et aux organisations internationales intéressés le texte final du projet de convention, lorsqu'il aurait été adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes et d'établir une analyse de ces observations pour examen par la Commission à sa présente session.

- 37. La Commission était saisie des documents suivants :
  - i) A/CN.9/109: Observations des gouvernement et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Ce document contient également le texte du projet de convention (p. 5 à 23).
  - ii) TA/CN.9/110: Analyse des observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer.
  - iii) A/CN.9/115: Projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Ce projet d'articles a été établi par le Secrétariat comme suite à la demande qui lui avait été faite par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes à sa huitième session. Le Groupe de travail n'a pas examiné ce projet d'articles.
    - iv) A/CN.9/115/Add.1: Les tableaux 1 et 2 de l'édition de 1975 du Lloyd's Register of Shipping.
      - v) A/CN.9/105 : Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa huitième session.
  - vi) Documents de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement :
    - TD/B/C.4/ISL/19: Connaissements Observations relatives au projet de convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI - Rapport du secrétariat de la CNUCED;
    - TD/B/C.4/ISL/19/Supp.1 et 2 : Connaissements Projet de convention sur le transport de marchandises par mer : observations générales présentées par le secrétariat de la CNUCED;
    - TD/B/C.4/ISL/21: Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED sur la première partie de sa cinquième session.

<sup>14/</sup> A sa 179ème séance, le 7 mai 1976, la Commission a pris note du fait que son groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes avait ainsi rempli son mandat et a donc décidé de le dissoudre.

38. La Commission a constitué un comité plénier I qu'elle a chargé d'examiner le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer qui avait été adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes et de lui faire rapport à ce sujet. Le Comité I s'est réuni du 12 avril au 6 mai et a tenu 31 séances. Le rapport du Comité I à la Commission figure à l'annexe I du présent rapport.

#### B. Examen du rapport du Comité plénier I

- 39. La Commission a examiné le rapport du Comité plénier I à ses 178ème et 179ème séances, le 7 mai 1976 15/.
- 40. Il a été demandé que la possibilité de remplacer, partout où il convient, dans le texte anglais du projet de convention, le futur "shall" par l'indicatif présent "is" soit signalée à la conférence internationale de plénipotentiaires qui sera convoquée pour conclure une convention sur le transport de marchandises par mer.
- 41. A l'issue de ses délibérations, la Commission a approuvé le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer proposé par le Comité I, sous réserve des modifications suivantes :
- a) Aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, l'expression "la perte, les dommages ou le retard", lorsqu'elle apparaissait pour la première fois, a été remplacée par l'expression "la perte, les dommages ou le retard à la livraison";
- b) Dans la première phrase du paragraphe 2 de l'article 15, une virgule a été ajoutée dans la version anglaise entre les mots "this article" et les mots "shall state":
- c) Au paragraphe 1 de l'article 20, l'expression entre crochets "en dommagesintérêts" et la note de bas de page qui s'y rapportait ont été supprimées;
- d) Au paragraphe 2 de l'article 20, les mots "à courir" après le mot "commence" ont été supprimés;
- e) Dans la version anglaise du paragraphe 3 de l'article 20, les mots "begins to run" ont été remplacés par le mot "commences";
  - f) Au paragraphe 4 de l'article 20, les mots "le cours" ont été supprimés;
- g) Un appel de note numéroté "6/" a été ajouté au paragraphe l de l'article 21 à la suite du mot "Etar" renvoyant à la note de bas de page suivante : "Un nombre considérable de délégations se sont déclarées favorables à l'adjonction du mot "contractant" après le mot "Etat";
- h) Dans la version anglaise du paragraphe 5 de l'article 21, une virgule a été ajoutée entre les mots "parties" et "after a claim";

<sup>15/</sup> Les comptes rendus de ces séances sont publiés sous la cote A/CN.9/SR.178 et 179.

- i) Dans les paragraphes 1 des articles 20, 21 et 22, l'expression "pouvant découler d'un contrat de transport" a été remplacée par l'expression "se rapportant au transport de marchandises conformément à la présente convention".
- 42. Au sujet du projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales à inclure dans le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CN.9/115), la Commission a décidé qu'après avoir été modifié par le Secrétariat conformément aux propositions adoptées par le Comité I, il serait distribué, en même temps que le projet de convention, aux gouvernements et aux organisations internationales intéressés pour qu'ils puissent formuler leurs observations et faire des propositions.
- 43. La Commission a estimé, à l'unanimité, que l'Assemblée générale devrait convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires pour conclure, sur la base du projet d'articles approuvé par la Commission, une convention sur le transport de marchandises par mer. La Commission a pris note du fait que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED avait fait savoir qu'il préférait que la conférence internationale de plénipotentiaires ait lieu en 1977 ou au début de 1978. Le représentant du Secrétaire général a présenté un état des incidences financières d'une telle conférence.

#### Décision de la Commission

-44. A sa 179ème séance, tenue le 7 mai 1976, la Commission a adopté la décision ci-après :

La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international,

Rappelant qu'elle avait décidé, à sa quatrième session, en réponse à une résolution du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes créée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, 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 connaissement (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 et d'établir, s'il y avait lieu, une convention internationale nouvelle pour adoption sous les auspices des Nations Unies,

Considérant que le commerce international est un facteur important pour la promotion de relations amicales entre les Etats et que l'adoption d'une convention sur le transport de marchandises par mer, établissant une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur, contribuerait au développement du commerce international,

- 1. Approuve le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, reproduit au paragraphe 45 de son rapport sur les travaux de sa neuvième session:
  - 2. Prie le Secrétaire général :
- a) De communiquer le projet de convention ainsi que le projet d'articles concernant es mesures d'application, les réserves et autres dispositions

finales qui doit être établi par le Secrétaire général, aux gouvernements et organisations internationales intéressés afin qu'ils fassent connaître leurs observations et leurs propositions;

- b) De transmettre le projet de convention et le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales au Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes créé par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement afin qu'il fasse connaître ses observations et ses propositions;
- c) De préparer un recueil analytique des observations et propositions reçues des gouvernements, du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes et des organisations internationales intéressées; et de soumettre ce recueil analytique à la conférence de plénipotentiaires que l'Assemblée générale voudra peut-être convoquer;
- 3. Recommande à l'Assemblée générale de convoquer, le plus tôt possible, une conférence internationale de plénipotentiaires pour conclure, sur la base du projet de convention approuvé par la Commission, une convention sur le transport de marchandises par mer.
  - C. <u>Texte du projet de convention sur le</u> transport de marchandises par mer

45. Le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, tel qu'il a été adopté par la Commission est conçu comme suit :

#### PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

#### PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

#### Article premier. Définitions

#### Dans la présente Convention :

j. T.

- 1. "Transporteur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.
- 2. "Transporteur substitué" signifie toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de celui-ci, a été confiée par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée.
- 3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
- 4. Le terme "marchandises" comprend les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou l'edit emballage s'il est fourni par le chargeur.
- 5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre.
- 6. "Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les 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 parsonne dénommée, ou à ordre, ou au porteur.
- 7. L'expression "par écrit" s'applique également à la transmission par télégraphe ou télex.

# Article 2. Champ d'application

- 1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :
- a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

- b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou
- c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou
- e) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat.
- 2. Les dispositions de la présente Convention sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.
- 3. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.
- 4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article sont applicables.

# Article 3. Interprétation de la Convention

En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera temu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité.

#### DEUXIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

# Article 4. Durée de la responsabilité

- 1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.
- 2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :

- a) En remettant les marchandises au destinataire,
- b) Dans les cas cu le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,
- c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.
- 3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés ou des mandataires du transporteur ou du destinataire, respectivement.

#### Article 5. Fondement de la responsabilité

- 1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.
- 2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent.
- 3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article.
- 4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.
- 5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

- 6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.
- 7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que dans la mesure du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

## Article 6. Limites de la responsabilité

- 1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) unités de compte par colis ou par unité de chargement ou (...) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.
- b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le /.../ 1/ fret /payable pour les marchandises ayant subi le retard/ /payable en vertu du contrat de transport/.
- c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.
- 2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe l du présent article se fait selon les règles ci-après :
- a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.
- b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.
  - 3. Par unité de compte, on entend... 2/.
- 4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

<sup>1/</sup> La question de savoir si la limite doit être le fret ou un multiple du fret devra être tranchée à la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

<sup>2/</sup> L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

# Variante de l'article 6. Limites de la responsabilité 3/

- 1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.
  - 2. Par unité de compte, on entend... 4/.
- 3. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1.

#### Article 7. Recours judiciaires

- 1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement.
- 2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.
- 3. Le total des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne peut dépasser la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

# Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement, qu'il s'agisse d'un acte ou d'une omission:

<sup>3/</sup> Si la responsabilité pour retard à la livraison devait, aux termes de cette variante, être soumises à une limite de responsabilité spéciale, le paragraphe 1 de cette variante pourrait être complété par les alinéas b) et c) du paragraphe 1 du texte de base indiqué ci-dessus pour l'article 6. Il faudrait alors retoucher le libellé du paragraphe 1 de la variante.

<sup>4/</sup> L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

- a) Du transporteur lui-même,
- b) D'un employé du transporteur, autre que le capitaine et les membres de l'équipage, assumant, dans l'exercice de ses attributions, des fonctions de commandement pour la phase du transport au cours de laquelle cet acte ou cette omission a été commis, ou
- c) D'un employé du transporteur, y compris le capitaine ou un membre de l'équipage, alors qu'il manipulait les marchandises ou s'en occupait dans l'exercice de ses attributions.
- 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement.

#### Article 9. Marchandises en pontée

- 1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages particuliers à ce commerce ou s'il est exigé par les règlements en vigueur.
- 2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.
- 3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, le transporteur est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résulte uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions des articles 6 ou 8, suivant le cas.
- 4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

#### Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

- 1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.
- 2. Le transporteur substitué est responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.
- 3. Tout accord particulier imposant au transporteur des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit. Que le transporteur substitué accepte ou non ces obligations ou ces renonciations, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.
- 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.
- 5. Le total des montants recouvrables auprès du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites prévues dans la présente Convention.
- 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué.

# Article 11. Transport par transporteurs successifs

- 1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par cet événement.
- 2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

# Article 12. Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué, ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ces pertes ou dommages à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

# Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

- 1. Le chargeur appose d'une manière appropriée sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses.
- 2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer, selon le cas, le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur n'exécute pas cette obligation, et si ce transporteur ou ce transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises :
- a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant du chargement desdites marchandises, et
- b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité.
- 3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.
- 4. Dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent être invoquées, si les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le chargeur est responsable en application des dispositions de l'article 5.

#### QUATRIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORTS

# Article 14. Emission du connaissement

- l. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissement.
- 2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.
- 3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

#### Article 15. 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;
  - 7) 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, s'il en existe plusieurs;
  - i) Le lieu d'émission du connaissement;
  - j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

- 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;
  - 1) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23; et
- m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée.
- 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 l du présent article, 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 formant 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 précélemment 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 nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois qu'il remplisse les conditions exigées au paragraphe 6 de l'article premier.

#### Article 16. 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 ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou si un connaissement "embarqué" a été émis, qu'elles sont à bord ou mises à bord, s'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes ou la raison de ses soupçons, ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.
- 2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom ne fait pas mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.
- 3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe l 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, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.
- 4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa k) ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, ou n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret, ni surestaries ne sont dus par le destinataire. 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.

# Article 17. Garanties données par le chargeur 5/

- 1. Te chargeur est 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 tout préjudice résultant d'inexactitudes dans 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 limite d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.
- 2. Toute lettre de garantie ou de convention par laquelle le chargeur s'entage à indemniser le transporteur de tout préjudice 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, est nulle 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 valable contre le chargeur sauf lorsque 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 au connaissement. Si dans ce dernier 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.

<sup>5/</sup> Un certain nombre de délégations ont estimé que l'article 17 ne devait être constitué que par le paragraphe 1 et que les paragraphes 2, 3 et 4 devaient être supprimés.

Dans le cas de lésion intentionnelle visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

#### Article 18. 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.

#### INQUIEME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

#### Article 19. Avis de perte, de dommage ou de retard

- 1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard le jour suivant celui où les marchandises ont été remises au destinataire, cette remise constitue, sauf preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si un tel document n'a pas été émis, en bonne condition.
- 2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article deviennent applicables s'il n'en a pas été donné avis par écrit dans les 15 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.
- 3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.
- 4. En cas de perte ou demage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.
- 5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire.
- 6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur et tout avis donné au transporteur aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur substitué.

#### Aaticle 20. Prescription des actions

- 1. Toute action relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été intentée dans un délai de deux ans.
- 2. Le délai de prescription commence le jour où le transporteur a livré les marchandises ou, dans les cas où les marchandises n'ont pas été livrées, le dernier jour où elles auraient dû l'être.
- 3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.
- 4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée à l'auteur de la réclamation. Cette déclaration peut être renouvelée.
- 5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

#### Article 21. Compétence

- 1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat 6/ dans lequel il est situé et dans la juridiction duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:
- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) Le lieu eù le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
  - c) Le port de chargement ou le port de déchargement;
  - d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

<sup>6/</sup> Un nombre considérable de délégations se sont déclarées favorables à l'adjonction du mot "contractant" après le mot "Etat".

- 2. a) Nonchstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe l du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui nourraient être adjugées au demandeur;
- b) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.
- 3. Aucune procédure concernant un litige né du contrat de transport ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.
- 4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;
- b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;
- c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.
- 5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

#### Article 22. Arbitrage

- 1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par une convention attestée par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.
- 2. Si une charte-partie dispose que les litiges découlant de son exécution sont soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à cette charte-partie ne spécifie pas par clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut invoquer cette disposition contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi.
  - 3. La procédure de l'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :
  - a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :
  - i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle;

- ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou
- iii) Le port de chargement ou le port de déchargement;
- b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.
- 4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.
- 5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.
- 6. Rien dans le présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

#### SIXIEME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

### Article 23. Clauses contractuelles

- 1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.
- 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.
- 3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente Convention qui annulent toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.
- 4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

### Article 24. Avaries communes

- 1. Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.
- 2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent aussi si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

# Article 25. Autres conventions

- 1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.
- 2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :
- a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou
- b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.
- 3. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions del da présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison causés à des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

#### CHAPITRE V

#### ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL

### A. Introduction

46. A sa sixième session, la Commission a notamment prié le Secrétaire général :

"De préparer, en consultation avec les commissions économiques régionales des Nations Unies et les centres d'arbitrage commercial international, compte dûment tenu du règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et des règles de la CEAEO pour l'arbitrage commercial international, un projet de règlement d'arbitrage qui serait utilisé à titre facultatif dans les arbitrages <u>ad hoc</u> portant sur le commerce international" 16/.

- 47. A sa huitième session, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général contenant un avant-projet de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages <u>ad hoc</u> portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) (A/CN.9/97), d'observations présentées par le Gouvernement norvégien et par les organisations et institutions nationales et internationales intéressées (A/CN.9/97/Add.1, 3 et 4), et d'un document dans lequel figuraient des modifications que le cinquième Congrès international d'arbitrage, qui s'était tenu à New Delhi du 7 au 10 janvier 1975, avait proposé d'apporter à l'avant-projet à l'issue de ses débats (A/CN.9/97/Add.2).
- 48. La Commission a examiné l'avant-projet du règlement d'arbitrage à sa huitième session. Elle a prêté, ce faisant, une attention particulière aux concepts fondamentaux sous-tendant ce texte et aux principales questions traitées dans chacun de ses articles 17/. A la même session, la Commission a prié le Secrétaire général d'établir un projet de règlement révisé, compte tenu des observations formulées sur l'avant-projet au cours de sa huitième session et de le lui présenter à sa neuvième session 18/.
- 49. A sa présente session, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général contenant un projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages <u>ad hoc</u> portant sur le commerce international

<sup>16/</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément No 17 (A/9017), par. 85 (Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. IV, 1973 (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.74.V.3) première partie, II, par.85).

<sup>27/</sup> Un résumé des débats de la Commission figure dans l'annexe I au rapport de la Commission sur les travaux de sa huitième session /Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément No. 17 (A/10017)/.

<sup>18/</sup> Ibid., par. 83.

(Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) (A/CN.9/112) 19/. Elle était également saisie d'un rapport du Secrétaire général contenant un commentaire du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI (A/CN.9/112/Add.1), d'un document de travail établi par le Secrétariat contenant des variantes pour le projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI (A/CN.9/113) et d'une note du Secrétariat concernant la possibilité d'établir un barème des honoraires des arbitres (A/CN.9/114).

50. La Commission a créé le Comité plénier II et l'a chargé d'examiner le projet révisé de règlement d'arbitrage et de lui faire rapport à ce sujet. Le Comité II s'est réuni du 12 au 23 avril 1976 et a tenu 19 séances. Le rapport du Comité II à la Commission figure dans l'annexe II au présent rapport.

## B. Examen du rapport du Comité plénier II

- 51. La Commission a examiné le rapport du Comité II de sa 175ème à sa 177ème séance 20/, le 27 et le 28 avril 1976.
- 52. Après délibération, la Commission a décidé de modifier le paragraphe 2 de l'article premier qui avait été approuvé par le Comité, afin qu'il en ressorte clairement que le Règlement est subordonné aux dispositions du droit applicable à l'arbitrage auxquelles les parties ne peuvent déroger. La Commission a également décidé d'apporter une modification d'ordre rédactionnel au texte du paragraphe l de l'article 13 et de modifier l'article 14 en incluant l'article 11 parmi les dispositions qui y sont mentionnées.
- 53. A l'issue de ses délibérations, la Commission a approuvé le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI et d'un libellé type de clause compromissoire proposé par le Comité II, sous réserve des modifications suivantes :
  - a) Le texte du paragraphe 2 de l'article premier qui était le suivant : "le Règlement est soumis à la loi applicable à l'arbitrage" a été remplacé par le texte suivant : "le présent Règlement régit l'arbitrage sous réserve cependant qu'en cas de conflit entre l'une de ses dispositions et une disposition de la loi applicable à l'arbitrage à laquelle les parties ne peuvent déroger, c'est cette dernière disposition qui prévaut";
  - b) Au paragraphe 1 de l'article 13, l'expression "selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 6 à 9" a été remplacée par l'expression "selon la procédure prévue aux articles 6 à 9 qui était applicable à la nomination ou au choix de l'arbitre devant être remplacé";
  - c) Le début de l'article 14, qui était libellé comme suit : "En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président en vertu de l'article 12 ou de l'article 13..." a été modifié et se lit désormais comme suit : "En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président en vertu des articles 11 à 13...".

<sup>19/</sup> La version initiale et le projet révisé du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI ont été établis par le secrétariat de la Commission en consultation avec le Pr Pieter Sanders de l'Université Erasme de Rotterdam (Pays-Bas) avec la coopération d'un groupe consultatif établi par le Comité international d'arbitrage commercial.

<sup>20/</sup> Les comptes rendus de ces séances sont publiés sous la cote A/CN.9/SR.175-177.

- 54. La Commission a examiné la proposition tendant à l'établissement d'un commentaire du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI. Après un long débat, la Commission, étant parvenue à la conclusion que les avantages d'un commentaire n'en compenseraient pas les inconvénients possibles, a décidé de ne pas retenir cette proposition.
- 55. La Commission a examiné la proposition tendant à faire mention, dans la décision par laquelle elle adopterait le Règlement, de l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe signé à Helsinki le ler août 1975. Dans cet acte final, les Etats participants ont notamment recommandé "aux organismes, entreprises et firmes de leurs pays d'inclure, le cas échéant, des clauses d'arbitrage dans les contrats commerciaux ... et que les dispositions d'arbitrage prévoient l'arbitrage dans le cadre d'un ensemble de règles mutuellement acceptables...". Compte tenu du fait que l'Acte final était un accord régional que n'avaient signé que des Etats d'Europe et d'Amérique du Nord et qu'il ne constituait que l'un des nombreux accords internationaux dans lesquels était reconnue l'utilité de l'arbitrage pour régler les litiges dans le domaine du commerce international, la Commission n'a pas retenu cette proposition.

### Décision de la Commission

56. A sa 177ème séance, le 28 avril 1976, la Commission a adopté à l'unenimité la décision suivante :

La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international,

Tenant compte du fait que l'arbitrage s'est avéré une méthode utile pour le règlement des litiges nés de divers types de contrats dans le domaine du commerce international,

Convaincue que l'établissement d'un règlement d'arbitrage <u>ad hoc</u> qui soit acceptable pour ceux qui se livrent au commerce dans des pays ayant des systèmes juridiques, sociaux et économiques différents, contribuerait sensiblement au développement de relations économiques harmonieuses entre les peuples,

Ayant élaboré le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI après avoir procédé à des consultations exhaustives avec les institutions d'arbitrage et les centres d'arbitrage commercial international,

- 1. Approuve le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI dont le texte est reproduit au paragraphe 57 de son rapport sur les travaux de sa neuvième session;
- 2. <u>Invite</u> l'Assemblée générale à recommander l'application du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI pour le règlement des litiges nés des relations commerciales internationales, particulièrement par le renvoi au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI dans les contrats commerciaux;
- 3. <u>Prie le Secrétaire général</u> d'assurer la plus large diffusion possible au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI.

# C. Texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI

57. Le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI tel qu'il a été approuvé pre la Commission, se lit comme suit :

### Section I. Dispositions préliminaires

### Champ d'application

### Article premier

- 1. Si les parties à un contrat sont convenues par écrit<sup>x</sup> que les litiges se rapportant à ce contrat seront soumis à l'arbitrage conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, ces litiges seront tranchés selon ce règlement sous réserve des modifications convenues entre les parties par écrit.
- 2. Le présent Règlement égit l'arbitrage, sous réserve cependant qu'en cas de conflit entre l'une de ses dispositions et une disposition de la loi applicable à l'arbitrage à laquelle les parties ne peuvent déroger, c'est cette dernière disposition qui prévaut.

### Notification, calcul des délais

### Article 2

1. Aux fins du présent Règlement, une notification, y compris une communication ou une proposition, est réputée être arrivée à destination si elle a été remise soit en mains propres du destinataire, soit à sa résidence habituelle, à son établissement ou à son adresse postale, soit encore - aucune de ces adresses n'ayant pu être trouvée après une enquête raisonnable - à la dernière résidence ou au dernier établissement connu du destinataire. La notification est réputée être arrivée à destination le jour d'une telle remise.

## x Libellé type de clause compromissoire

Tout litige, controverse ou réclamation né du présent contrat ou se rapportant au présent contrat ou à une contravention au présent contrat, à sa résolution ou à sa nullité, sera tranché par voie d'arbitrage conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI actuellement en vigueur.

## Note: Les parties voudront peut-être ajouter les indications suivantes:

- a) L'autorité de nomination sera... /nom de la personne ou de l'institution/;
- b) Le nombre d'arbitres est fixé à ... /un ou trois/;
- c) Le lieu de l'arbitrage sera... /ville ou pays/;
- d) La langue (les langues) à utiliser pour la procédure d'arbitrage sera (seront)...

2. Aux fins du calcul d'un délai aux termes du présent Règlement, ledit délai commence à courir le jour où la notification, la communication ou la proposition est arrivée à destination. Si le dernier jour du délai est un jour férié ou chômé au lieu de la résidence ou de l'établissement du destinataire, le délai est prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant. Les jours fériés et chômés qui tombent pendant que court le délai sont comptés.

### Notification d'arbitrage

### Article 3

- 1. La partie qui prend l'initiative de recourir à l'arbitrage (ci-après dénommée "le demandeur") communique à l'autre partie (ci-après dénommée "le défendeur") une notification d'arbitrage.
- 2. La procédure d'arbitrage est réputée commencer à la date à laquelle la notification d'arbitrage est reçue par le défendeur.
- 3. La notification d'arbitrage doit contenir les indications ci-après :
  - a) La demande tendant à ce que le litige soit soumis à l'arbitrage;
  - b) Les noms et adresses des parties;
- c) La mention de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage invoquée;
  - d) La mention du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte;
- e) La nature générale du litige et, le cas échéant, une estimation de la somme sur laquelle il porte;
  - f) L'objet de la demande;
- g) Une proposition quant au nombre d'arbitrès (c'est-à-dire un ou trois), à défaut d'accord sur ce point conclu précédemment entre les parties.
- 4. La notification d'arbitrage peut aussi contenir les indications suivantes :
- a) Les propositions tendant à nommer un arbitre unique et une autorité de nomination, visées à l'article 6, paragraphe premier;
  - b) La notification de la nomination d'un arbitre, visée à l'article 7;
  - c) La requête visée à l'article 18.

# Représentation et assistance

# Article 4

Les parties peuvent se faire représenter ou assister par des personnes de leur choix. Les noms et adresses de ces personnes doivent être communiqués par écrit à l'autre partie; cette communication doit préciser si la désignation est faite en vue d'une représentation ou d'une assistance.

### Section II. Composition du tribunal arbitral

### Nombre d'arbitres

### Article 5

Si les parties ne sont pas convenues antérieurement du nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois) et si, dans les 15 jours de la réception par le défendeur de la notification d'arbitrage, les parties ne sont pas convenues qu'il n'y aura qu'un seul arbitre, il sera nommé trois arbitres.

### Nomination des arbitres (art. 6 à 8)

- 1. S'il doit être nommé un arbitre unique, chaque partie peut proposer à l'autre :
- a) Le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'arbitre unique; et
- b) Si aucune autorité de nomination n'a été choisie par les parties d'un commun accord, le nom d'une ou plusieurs institutions ou personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'autorité de nomination.
- 2. Si, dans les 30 jours de la réception par une partie d'une proposition faite conformément au paragraphe 1, les parties ne se sont pas entendues sur le choix d'un arbitre unique, celui-ci est nommé par l'autorité de nomination choisie par les parties d'un commun accord. Si aucune autorité de nomination n'a été choisie par les parties d'un commun accord ou si l'autorité de nomination choisie par elles refuse d'agir ou ne nomme pas l'arbitre dans les 60 jours de la réception de la demande d'une partie en ce sens, chaque partie peut demander au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye de désigner une autorité de nomination.
- 3. L'autorité de nomination, à la requête d'une partie, nomme l'arbitre unique aussi rapidement que possible. Elle procède à cette nomination en utilisant le système des listes conformément à la procédure suivante, à moins que les deux parties ne s'entendent pour écarter cette procédure ou que l'autorité de nomination ne décide, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation, que l'utilisation du système des listes conformément à cette procédure ne convient pas dans le cas considéré:
- a) A la demande de l'une des parties, l'autorité de nomination communique aux deux parties une liste identique comprenant au moins trois noms;
- b) Dans les 15 jours de la réception de cette liste, chaque partie peut la renvoyer à l'autorité de nomination après avoir rayé le nom ou les noms auxquels elle fait objection et numéroté les noms restants dans l'ordre de ses préférences;
- c) A l'expiration du délai susmentionné, l'autorité de nomination nomme l'arbitre unique parmi les personnes dont le nom figure sur les listes qui lui ont été renvoyées et en suivant l'ordre de préférence indiqué par les parties.

- d) Si, pour une raison quelconque, la nomination ne peut se faire conformément à cette procédure, la nomination de l'arbitre unique est laissée à l'appréciation de l'autorité de nomination.
- 4. L'autorité procède à la nomination en ayant égard à des considérations propres à garantir la nomination d'un arbitre indépendant ét impartial et en tenant également compte du fait qu'il peut être souhaitable de nommer un arbitre d'une nations lité différente de celle des parties.

### Article 7

- 1. S'il doit être nommé trois arbitres, chaque partie en nomme un. Les deux arbitres ainsi nommés choisissent le troisième qui exerce les fonctions d'arbitre président du tribunal.
- 2. Si, dans les trente jours de la réception de la notification du nom de la l'arbitre désigné par une partie, l'autre partie ne lui a pas notifié le nom de l'arbitre de son choix :
- a) La première partie peut demander à l'autorité de nomination antérieurement désignée par les parties de nommer le deuxième arbitre, ou
- b) Si aucune autorité de nomination n'a été antérieurement désignée par les parties ou si l'autorité de nomination désignée antérieurement refuse d'agir ou ne nomme pas l'arbitre dans les trente jours de la réception de la demande d'une partie en ce sens, la première partie peut demander au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye de désigner l'autorité de nomination. La première partie peut alors demander à l'autorité de nomination ainsi désignée de nommer le deuxième arbitre. Dans l'un et l'autre cas, la nomination de l'arbitre est laissée à l'appréciation de l'autorité de nomination.
- 3. Si, dans les trente jours de la nomination du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se sont pas entendus sur le choix de l'arbitre-président, ce dernier est nommé par une autorité de nomination, conformément à la procédure prévue à l'article 6 pour la nomination de l'arbitre unique.

- 1. Lorsqu'il est demandé à une autorité de nomination de nommer un arbitre conformément à l'article 6 ou à l'article 7, la partie qui fait cette demande lui adresse une copie de la notification d'arbitrage, une copie du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte et une copie de la convention d'arbitrage si celle-ci ne figure pas dans le contrat. L'autorité de nomination peut demander à l'une ou l'autre partie des renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions.
- 2. Lorsque la candidature d'une ou plusieurs personnes est proposée pour une nomination en qualité d'arbitre, les noms et adresses complets des intéressés einsi que leur nationalité doivent être indiqués, accompagnés d'une description de leurs titres.

### Article 9

Tout arbitre dont la nomination est envisagée signale à ceux qui l'ont pressenti toutes circonstances de nature à soulever des doutes sur son impartialité ou sur son indépendance. Une fois qu'il a été nommé ou choisi, un arbitre signale lesdites circonstances aux parties, s'il ne l'a déjà fait.

#### Article 10

- 1. Tout arbitre peut être récusé s'il existe des circonstances de nature à soulever des doutes sérieux sur son impartialité ou son indépendance.
- 2. Une partie ne peut récuser l'arbitre qu'elle a désigné que pour une cause dont elle a eu connaissance après cette désignation.

### Article 11

- 1. Toute partie qui souhaite récuser un arbitre doit notifier sa décision dans les quinze jours suivant la date à laquelle le nomination de cet arbitre lui a été notifiée ou dans les quinze jours suivant la date à laquelle elle a eu connais sance des circonstances visées aux articles 9 et 10.
- 2. La récusation est notifiée à l'autre partie, à l'arbitre récusé et aux autres membres du tribunal arbitral. La notification se fait par écrit et doit être motivée.
- 3. Lorsqu'un arbitre a été récusé par une partie, l'autre partie peut accepter la récusation. L'arbitre récusé peut également se déporter. Cette acceptation ou ce déport n'impliquent pas reconnaissance des motifs de la récusation. Dans ces deux cas, la procédure prévue aux articles 6 ou 7 est appliquée à la nomination du remplaçant même si une partie n'a pas exercé son droit de nommer ou de participer à la nomination de l'arbitre récusé.

- 1. Si la récusation n'est pas acceptée par l'autre partic et que l'arbitre récusé ne se déporte pas, la décision relative à la récusation est prise :
- a) Si la nomination initiale a été faite par une autorité de nomination par ladite autorité;
- b) Si la nomination initiale n'a pas été faite par une autorité de nomination mais qu'une telle autorité a été désignée antérieurement par ladite autorité;
- c) Dans tous les autres cas, par l'autorité de nomination qui doit être désignée conformément à la procédure de désignation d'une autorité de nomination prévue à l'article 6.

2. Si l'autorité de nomination admet la récusation, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 6 à 9; toutefois, dans le cas où cette procédure implique la désignation d'une autorité de nomination, la nomination de l'arbitre est faite par l'autorité de nomination qui s'est prononcée sur la récusation.

### Remplacement d'un arbitre

### Article 13

- 1. En cas de décès ou de démission d'un arbitre pendant la procédure d'arbitrage, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure prévue aux articles é à 9 qui était applicable à la nomination ou au choix de l'arbitre devant être remplacé.
- 2. En cas de carence ou d'impossibilité de droit ou de fait d'un arbitre de remplir sa mission, c'est la procédure relative à la récusation et au remplacement des arbitres prévue aux articles précédents qui s'applique.

### Répétition orale en cas de remplacement d'un arbitre

### Article 14

En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre-président en vertu des articles 11 à 13, la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement doit être répétée; en cas de remplacement d'un autre arbitre, la décision de répéter cette procédure est laissée à l'appréciation du tribunal arbitral.

### Section III. Procédure arbitrale

# Dispositions générales

- 1. Sous réserve des dispositions du Règlement, le tribunal arbitral peut procéder à l'arbitrage comme il le juge approprié, pourvu que les parties soient traitées sur un pied d'égalité et qu'à tout stade de la procédure, chaque partie ait toute possibilité de faire valoir ses droits et proposer ses moyens.
- 2. A la demande de l'une ou l'autre partie et à tout stade de la procédure, le tribunal arbitral organise une procédure orale pour la production de preuves par témoins, y compris des experts, ou pour l'exposé oral des arguments. Si aucune demande n'est formée en ce sens, le tribunal arbitral décide s'il convient d'organiser une telle procédure ou si la procédure se déroulera sur pièces.
- 3. Toutes les pièces ou informations que l'une des parties fournit au tribunal arbitral doivent être communiquées en même temps par elle à l'autre partie.

### Article 16

- 1. A défaut d'accord entre les parties sur le lieu de l'arbitrage, ce lieu est déterminé par le tribunal arbitral compte tenu des circonstances de l'arbitrage.
- 2. Le tribunal arbitral peut fixer l'emplacement de l'arbitrage à l'intérieur du pays choisi par les parties. Il peut entendre des témoins et tenir des réunions pour se consulter, en tout lieu qui lui conviendra, compte tenu des circonstances de l'arbitrage.
- 3. Le tribunal arbitral peut se réunir en tout lieu qu'il jugera approprié aux fins d'inspection de marchandises ou d'autres biens et d'examen de pièces. Les parties en seront informées suffisamment longtemps à l'avance pour avoir la possibilité d'assister à la descente sur les lieux:
- 4. La sentence est rendue au lieu de l'arbitrage.

#### Langue

### Article 17

- 1. Sous réserve de l'accord des parties, le tribunal arbitral fixe sans retard, dès sa nomination, la langue ou les langues de la procédure. Cette décision s'applique à la requête, à la réponse, et à tout autre exposé écrit et, en cas de procédure orale, à la langue ou aux langues à utiliser au cours de cette procédure.
- 2. Le tribunal arbitral peut ordonner que toutes les pièces jointes à la requête ou à la réponse et toutes les pièces complémentaires produites au cours de la procédure qui ont été remises dans leur langue originale, soient accompagnées d'une traduction dans la langue ou les langues choisies par les parties ou fixées par le tribunal arbitral.

#### Requête

- 1. Si la requête n'a pas été exposée dans la notification d'arbitrage, le demandeur adresse, dans le délai fixé à cet effet par le tribunal arbitral, sa requête écrite au défendeur et à chacun des arbitres. Une copie du contrat et de la convention d'arbitrage, si elle ne figure pas dans le contrat, doit être jointe à la requête.
- 2. La requête comporte les indications ci-après :
  - a) Les noms et adresses des parties;
  - b) Un exposé des faits présentés à l'appui de la requête;
  - c) Les points litigieux;
  - d) L'objet de la demande.

Le demandeur peut joindre à sa requête toutes pièces qu'il juge pertinentes ou y mentionner les pièces ou autres moyens de pretive qu'il produira.

### Réponse

### Article 19

- 1. Dans le délai fixé à cet effet par le tribunel arbitral, le défendeur adresse sa réponse écrite au demandeur et à chacun des arbitres.
- 2. Le défendeur répond aux alinéas b), c) et d) de la requête (art. 18, par. 2). Il peut joindre à sa réponse les pièces sur lesquelles il appuie sa défense ou y mentionner les pièces ou autres moyens de preuve qu'il produira.
- 3. Dans sa réponse, ou à un stade ultérieur de la procédure arbitrale si le tribunal arbitral décide que ce délai est justifié par les circonstances, le défendeur peut former une demande reconventionnelle fondée sur le même contrat ou invoquer un droit fondé sur le même contrat comme moyen de compensation.
- 4. Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 18 s'appliquent à la demande reconventionnelle et au droit invoqué comme moyen de compensation.

### Modifications de la requête ou de la réponse

# Article 20

Au cours de la procédure arbitrale, l'une ou l'autre partie peut modifier ou compléter sa requête ou sa réponse à moins que le tribunal arbitral considère ne pas devoir autoriser ledit amendement en raison du retard avec lequel il est formulé, du préjudice qu'il causerait à l'autre partie ou de toute autre circonstance. Cependant, une requête ne peut être amendée au point qu'elle sorte du cadre de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage.

### Déclinatoire de compétence arbitrale

- 1. Le tribunal arbitral peut statuer sur les exceptions prises de son incompétence y compris toute exception relative à l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage.
- 2. Le tribunal arbitral a compétence pour se prononcer sur l'existence ou la validité du contrat dont la clause compromissoire fait partie. Aux fins de l'article 21, une clause compromissoire qui fait partie d'un contrat et qui prévoit l'arbitrage en vertu du présent Règlement sera considérée comme une convention distincte des autres clauses du contrat. La constatation de la nullité du contrat par le tribunal arbitral n'entraîne pas de plein droit la nullité de la clause compromissoire.
- 3. L'exception d'incompétence doit être soulevée au plus tard lors du dépôt de la réponse ou, en cas de demande reconventionnelle, de la réplique.

4. D'une façon générale, le tribunal arbitral statue sur l'exception d'incompétence en la traitant comme question préalable. Il peut cependant poursuivre l'arbitrage et statuer sur cette exception dans sa sentence définitive.

### Autres pièces écrites

### Article 22

Le tribunal arbitral décide quelles sont, outre la requête et la réponse, les autres pièces écrites que les parties doivent ou peuvent lui présenter; il fixe le délai dans lequel ces pièces doivent être communiquées.

#### Délais

#### Article 23

Les délais fixés par le tribunal arbitral pour la communication des écritures (y compris la requête et la réponse) ne devraient pas dépasser 45 jours. Toutefois, ces délais peuvent être prorogés par le tribunal arbitral si celui-ci juge que cette prorogation est motivée.

### Preuves et audiences (art. 24 et 25)

### Article 24

- 1. Chaque partie doit apporter la preuve des faits sur lesquels elle fonde sa requête ou sa réponse.
- 2. S'il le juge nécessaire, le tribunal arbitral peut prier une partie de lui fournir ainsi qu'à l'autre partie, dans le délai qu'il fixe, un résumé des pièces et autres preuves que la partie intéressée a l'intention de produire à l'appui des faits qui constituent l'objet du litige et qui sont exposés dans sa requête ou dans sa réponse.
- 3. A tout moment de la procédure, le tribunal arbitral peut demander aux parties de produire des preuves complémentaires, en leur fixant un délai à cet effet.

- 1. En cas de procédure orale, le tribunal arbitral notifie aux parties suffisamment à l'avance la date, l'heure et le lieu de la procédure.
- 2. Si des témoins doivent être entendus, chaque partie communique, quinze jours au moins avant l'audience, au tribunal arbitral et à l'autre partie, les noms et adresses des témoins qu'elle se propose de produire en précisant l'objet des témoignages et la langue dans laquelle ils seront présentés.
- 3. Le tribunal arbitral prend des dispositions pour faire assurer la traduction des exposés oraux faits à l'audience et établir un procès-verbal de l'audience, s'il juge que l'une ou l'autre de ses mesures s'impose eu égard aux circonstances de l'espèce ou si les parties en sont convenues et ont notifé cet accord au tribunal arbitral quinze jours au moins avant l'audience.

- 4. L'audience se déroule à huis clos, sauf convention contraire des parties. Le tribunal arbitral peut demander que des témoins se retirent pendant la déposition d'autres témoins. Il est libre de fixer la manière dont les témoins sont interrogés.
- 5. La preuve par témoins peut également être administrée sous la forme de déclarations écrites signées par les témoins.
- 6. Le tribunal arbitral est juge de la recevabilité, de la pertinence et de l'importance des preuves présentées.

### Mesures provisoires ou conservatoires

### Article 26

- 1. A la demande de l'une ou l'autre partie, le tribunal arbitral peut prendre toutes mesures provisoires qu'il juge nécessaires en ce qui concerne l'objet du litige, notamment les mesures conservatoires pour les marchandises litigieuses, en prescrivant par exemple leur dépôt entre les mains d'un tiers ou la vente de denrées périssables.
- 2. Ces mesures provisoires peuvent être prises sous la forme d'une sentence provisoire. Le tribunal arbitral peut exiger un cautionnement au titre des frais occasionnés par ces mesures.
- 3. Une demande de mesures provisoires adressée par l'une ou l'autre partie à une autorité judiciaire ne doit pas être considérée comme incompatible avec la convention d'arbitrage ni comme une renonciation au droit de se prévaloir de ladite convention.

#### Experts

- 1. Le tribunal arbitral peut nommer un ou plusieurs experts chargés de lui faire rapport par écrit sur les points précis qu'il déterminera. Une copie du mandat de l'expert, tel qu'il a été fixé par le tribunal arbitral, sera communiquée aux parties.
- 2. Les parties fournissent à l'expert tous renseignements appropriés ou soumettent à son inspection toutes pièces ou toutes choses pertinentes qu'il pourrait leur demander. Tout différend s'élevant entre une partie et l'expert au sujet du bien-fondé de la demande sera soumis au tribunal arbitral, qui tranchera.
  - 3. Dès réception du rapport de l'expert, le tribunal arbitral communique une copie du rapport aux parties, lesquelles auront la possibilité de formuler par écrit leur opinion à ce sujet. Les parties ont le droit d'examiner tout document invoqué par l'expert dans son rapport.
  - 4. A la demande de l'une ou l'autre des parties, l'expert, après la remise de son rapport, peut être entendu à une audience à laquelle les parties ont la

possibilité d'assister et de l'interroger. A cette audience, l'une ou l'autre des parties peut faire venir en qualité de témoins des experts qui déposeront sur les questions litigieuses. Les dispositions de l'article 25 sont applicables à cette procédure.

### Défaut

### Article 28

- 1. Si, dans le délai fixé par le tribunal arbitral, le demandeur n'a pas présenté sa requête et n'a pu invoquer un empêchement légitime, le tribunal arbitral ordonne la clôture de la procédure arbitrale. Si, dans le délai fixé par le tribunal arbitral, le défendeur n'a pas présenté sa réponse et sans invoquer d'empêchement légitime, le tribunal arbitral ordonne la poursuite de la procédure.
- 2. Si l'une des parties, régulièrement convoquée conformément au présent règlement, ne comparaît pas à l'audience, sans invoquer d'empêchement légitime, le tribunal arbitral peut poursuivre l'arbitrage.
- 3. Si l'une des parties, régulièrement invitée à produire des documents, ne les présente pas dans les délais fixés, sans invoquer d'empêchement légitime, le tribunal arbitral peut statuer sur la base des éléments de preuve dont il dispose.

### Clôture des débats

### Article 29

- 1. Le tribunal arbitral peut demander aux parties si elles ont encore des preuves à présenter, des témoins à produire ou des déclarations à faire, faute desquels il peut déclarer la clôture des débats.
- 2. Le tribunal arbitral peut, s'il l'estime nécessaire en raison des circonstances exceptionnelles, décider, de sa propre initiative ou à la demande d'une partie, la réouverture des débats à tout moment avant le prononcé de la sentence.

## Renonciation au droit de se prévaloir du présent Règlement

### Article 30

Toute partie qui, bien qu'elle sache que l'une des dispositions ou des conditions énoncées dans le présent Règlement n'a pas été respectée, pour it néanmoins l'arbitrage sans formuler d'objection, est réputée avoir renoncé à son droit de faire objection.

# Section IV. La sentence

# <u>Décisions</u>

### Article 31

1. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, toute sentence ou autre décision du tribunal arbitral est rendue à la majorité.

2. En ce qui concerne des questions de procédure, à défaut de majorité ou lorsque le tribunal arbitral l'autorise, l'arbitre-président peut décider seul sous réserve d'une éventuelle révision par le tribunal arbitral.

### Forme et effet de la sentence

### Article 32

- 1. Le tribunal arbitral peut rendre non seulement des sentences définitives, mais également des sentences provisoires, interlocutoires ou partielles.
- 2. La sentence est rendue par écrit. Elle n'est pas susceptible d'appel devant une instance arbitrale. Les parties s'engagent à exécuter sans délai la sentence.
- 3. Le tribunal arbitral motive sa sentence, à moins que les parties ne soient convenues que tel ne doit pas être le cas.
- 4. La sentence est signée par les arbitres et porte mention de la date et du lieu où elle a été rendue. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois et que la signature de l'un d'eux manque, le motif de cette absence de signature est mentionné dans la sentence.
- 5. La sentence ne peut être publiée qu'avec le consentement des deux parties.
- 6. Des copies de la sentence signées par les arbitres sont communiquées par le tribunal arbitral aux parties.
- 7. Si la loi en matière d'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue impose au tribunal arbitral l'obligation de déposer ou de faire enregistrer la sentence, le tribunal satisfera à cette obligation dans le délai prévu par la loi.

### Loi applicable, amiable compositeur

### Article 33

- 1. Le tribunal arbitral applique la loi désignée par les parties comme étant la loi applicable au fond du litige. A défaut d'une telle indication par les parties, le tribunal arbitral applique la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'il juge applicable en l'espèce.
- 2. Le tribunal arbitral ne statue en qualité d'"amiable compositeur" (ex aequo et bono) que si le tribunal arbitral y a été expressément autorisé par les parties et si ce type d'arbitrage est permis par la loi applicable à la procédure arbitrale.
- 3. Dans tous les cas, le cribunal arbitral décide conformément aux stipulations du contrat et tient compte des usages du commerce applicables à la transaction.

# Transaction ou autres motifs de clôture de la procédure

# Article 34

1. Si, avant que la sentence ne soit rendue, les parties conviennent d'une transaction qui règle le litige, le tribunal arbitral rend une ordonnance de

clôture de la procédure arbitrale ou, si les deux parties lui en font la demande et s'il l'accepte, constate le fait par une sentence arbitrale rendue d'accord partie. Cette entence n'a pas à être motivée.

- 2. Si, avant que la sentence ne soit rendue, il devient inutile ou impossible pour une raison quelconque non mentionnée au paragraphe 1 de poursuivre la procédure arbitrale, le tribunal arbitral informe les parties de son intention de rendre une ordonnance de clôture de la procédure. Le tribunal arbitral est autorisé à rendre cette ordonnance à moins que l'une des parties ne soulève des objections fondées.
- 3. Le tribunal arbitral adresse aux parties une copie de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence rendue d'accord partie, dûment signée par les arbitres. Les dispositions des paragraphes 2 et 4 à 7 de l'article 32 sont applicables aux sentences arbitrales rendues d'accord partie.

### Interprétation de la sentence

### Article 35

- 1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander au tribunal arbitral d'en donner une interprétation.
- 2. L'interprétation est donnée par écrit dans les 45 jours de la réception de la demande. L'interprétation fait partie intégrante de la sentence, et les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 32 lui sont applicables.

### Rectification de la sentence

### Article 36

- 1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander au tribunal arbitral de rectifier dans le texte de la sentence toute erreur de calcul, toute erreur matérielle ou typographique ou toute erreur de même nature. Le tribunal arbitral peut, dans les 30 jours de la communication de la sentence aux parties, faire ces rectifications de sa propre initiative.
- 2. Ces rectifications sont faites par écrit et les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 32 leur sont applicables.

### Sentence additionnelle

# Article 37

1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander au tribunal proitral de rendre une sentence additionnelle sur des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage mais omis dans la sentence.

- 2. Si le tribunal arbitral juge la demande justifiée et estime que l'omission peut être rectifiée sans nécessiter de nouvelles audiences ou de nouvelles preuves, il complète sa sentence dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande.
- 3. Les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 32 sont applicables à la sentence additionnelle.

### Frais (art. 38 à 40)

#### Article 38

Le tribunal arbitral fixe les frais d'arbitrage dans sa sentence. Les "frais" comprennent uniquement :

- a) Les honoraires des membres du tribunal arbitral, indiqués séparément pour chaque arbitre et fixés par le tribunal lui-même conformément à l'article 39;
  - b) Les frais de déplacement et autres dépenses faites par les arbitres;
- c) Les frais encourus pour toute expertise ou pour toute autre aide demandée par le tribunal arbitral;
- d) Les frais de déplacement et autres indemnités des témoins, dans la mesure où ces dépenses ont été approuvées par le tribunal arbitral;
- e) Les frais en matière de représentation ou d'assistance juridique encourus par la partie qui triomphe, lorsque ces frais constituent l'un des chefs de la demande d'arbitrage et dans la mesure où le tribunal arbitral en juge le montant raisonnable;
- f) Le cas échéant, les honoraires et frais de l'autorité de nomination, ainsi que les frais du Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye.

- 1. Le montant des honoraires des membres du tribunal arbitral doit être raisonnable, compte tenu du montant en litige, de la complexité de l'affaire, du temps que les arbitres lui ont consacré et de toutes autres circonstances pertinentes de l'espèce.
- 2. Si une autorité de nomination a été choisie par les parties d'un commun accord ou désignée par le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye et si cette autorité a publié un barème pour les honoraires des arbitres nommés dans des litiges internationaux qu'elle administre, le tribunal arbitral fixe le montant de ses honoraires en tenant compte de ce barème dans la mesure où il le jugo arroprié dans les circonstances de l'espèce.
- 3. Si cette autorité de nomination n'a pas publié de barème pour les honoraires des arbitres nommés dans des litiges internationaux, chaque partie peut, à tout moment, prier l'autorité de nomination d'établir une note indiquant la base de calcul des honoraires qui est habituellement appliquée dans les litiges int r-nationaux dans lesquels l'autorité nomme les arbitres. Si l'autorité de nomination

accepte d'établir cette note, le tribunal arbitral fixe le montant de ses honoraires en tenant compte des renseignements ainsi fournis dans la mesure où il le juge approprié dans les circonstances de l'espèce.

4. Dans les cas visés aux alinéas 2) et 3), lorsqu'à la demande d'une partie, l'autorité de nomination accepte cette mission, le tribunal arbitral ne fixe le montant de ses honoraires qu'après avoir consulté l'autorité de nomination, qui peut adresser au tribunal arbitral toutes observations qu'elle juge appropriées concernant ces honoraires.

### Article 40

- 1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les frais d'arbitrage sont en principe à la charge de la partie qui succombe. Toutefois, le tribunal arbitral peut les répartir entre les parties, dans la mesure où il le juge approprié dans les circonstances de l'espèce.
- 2. En ce qui concerne les frais en matière de représentation ou d'assistance juridique visés au paragraphe e) de l'article 38, le tribunal arbitral peut, eu égard aux circonstances de l'espèce, déterminer la partie à la charge de laquelle seront mis ces frais ou les répartir entre les parties, dans la mesure où il le juge approprié.
- 3. Lorsque le tribunal arbitral rend une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou une sentence d'accord partie, il fixe les frais d'arbitrage visés aux articles 38 et paragraphe 1 de l'article 39 dans le texte de cette ordonnance ou de cette sentence.
- 4. Le tribunal arbitral ne peut percevoir aucun honoraire supplémentaire pour interpréter ou rectifier sa sentence ou rendre une sentence additionnelle, conformément aux articles 35 à 37.

### Consignation du montant des frais

- 1. Dès qu'il est constitué, le tribunal arbitral peut demander à chaque partie de consigner une même somme à titre d'avance à valoir sur les frais visés à l'article 38, paragraphes a), b) et c).
- 2. Au cours de la procédure d'arbitrage, le tribunal arbitral peut demander aux parties de consigner des sommes supplémentaires.
- 3. Si une autorité de nomination a été choisie par les parties d'un commun accord ou désignée par le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye et, lorsqu'à la demande d'une partie l'autorité de nomination accepte cette mission, le tribunal arbitral ne fixe le montant des sommes ou sommes supplémentaires à consigner qu'après avoir consulté l'autorité de nomination qui peut adresser au tribunal arbitral toutes observations qu'elle juge appropriées concernant le montant de ces consignations.

- 4. Si les sommes dont la consignation est requise ne sont pas intégralement versées dans les 30 jours de la réception de la requête, le tribunal arbitral en informe les parties afin que l'une ou l'autre d'entre elles puisse effectuer le versement demandé. Si ce versement n'est pas effectué, le tribunal arbitral peut ordonner la suspension ou la clôture de la procédure d'arbitrage.
- 5. Après le prononcé de la sentence, le tribunal arbitral rend compte aux parties de l'utilisation des sommes reçues en dépôt; il leur restitue tout solde non dépensé.

#### CHAPITRE VI

# RATIFICATION DES CONVENTIONS CONCERNANT LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL OU ADHESION A CES CONVENTIONS 21/

58. A sa septième session, la Commission a décidé de maintenir à son ordre du jour la question de la ratification des conventions concernant le droit commercial international ou l'adhésion à ces conventions et de réexaminer cette question à sa neuvième session en se référant spécialement à l'état de la ratification à cette date de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels. A sa présente session, la Commission était saisie d'une note du Secrétaire général concernant l'état des signatures et de la ratification de cette convention (A/CN.9/118). A l'issue de ses délibérations, la Commission a décidé de réexaminer cette question à une session ultérieure.

#### CHAPITRE VII

### FORMATION ET ASSISTANCE EN MATIERE DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL 22/

59. La Commission était saisie d'une note du Secrétaire général (A/CN.9/111) énonçant les mesures prises par le Secrétariat pour donner suite à la décision prise par la Commission à sa huitième session concernant la formation et l'assistance en matière de droit commercial international 23/.

### A. Bourses de perfectionnement en matière de droit commercial international

60. La Commission a exprimé ses remerciements au Gouvernement belge pour son programme de bourses dans le cadre duquel deux bénéficiaires originaires de pays en développement ont reçu en 1975 une formation théorique et pratique en matière de droit commercial international à l'Université de Louvain. La Commission a également noté avec satisfaction que le Gouvernement belge avait décidé d'offrir à nouveau des bourses en 1976.

### B. Séminaires de l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche

61. La Commission a noté avec satisfaction que l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR) avait inclus le droit commercial international dans son cours régional de formation et de recyclage destiné aux pays membres de la Commission économique pour l'Asie occidentale qui s'est tenu à Doha (Qatar) du 19 au 31 janvier 1976 et elle a exprimé l'espoir qu'il serait possible à l'avenir d'arrêter de nouvelles dispositions de ce genre avec l'UNITAR.

<sup>21/</sup> La Commission a examiné cette question à sa 177ème séance, le 28 avril 1976. Le compte rendu analytique de cette séance a été publié sous la cote A/CN.9/SR.177.

<sup>22/</sup> Idem.

<sup>23/</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément No 17 (A/10017), par. 113; Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. V, 1974, première partie, II, A. par. 113.

#### C. Deuxième colloque de la CNUDCI

- 62. Pour choisir un thème pour le deuxième colloque de la CNUDCI sur le droit commercial international qui serait organisé à l'occasion de sa dixième session, la Commission a examiné trois suggestions qui lui étaient soumises par le Secrétariat, à savoir : "Documents de transport et de financement utilisés dans le commerce international", "Transport de marchandises par mer" et "Vente internationale d'objets mobiliers corporels" 24/. Les membres de la Commission se sont accordés à penser que le premier de ces thèmes orienterait le colloque vers une conception très concrète du droit commercial international, ce qui accroîtrait la valeur du colloque pour les ressortissants de pays en développement ainsi que pour les fonctionnaires, chercheurs ou enseignants qui y participeraient. En conséquence, la Commission a décidé que le deuxième colloque de la CNUDCI sur le droit commercial international devrait être consacré aux documents de transport et de financement utilisés dans le commerce international. L'opinion a été exprimée que chacun des autres thèmes proposés pourrait utilement être examiné lors d'un colloque qui se tiendrait plus tard après l'adoption finale d'une convention sur la vente internationale de marchandises et sur le transport de marchandises par mer.
- 63. La Commission a également décidé qu'une partie du programme du colloque devrait être consacrée à un examen du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI que la Commission avait adopté à sa présente session.
- 64. La Commission a pris note avec gratitude des contributions volontaires qui avaient déjà été annoncées ou versées par l'Autriche, la Finlande, la Grèce, la Norvège, la République fédérale d'Allemagne et la Suède pour couvrir les frais de participation au colloque de ressortissants de pays en développement et elle a exprimé l'espoir qu'il arriverait d'autres contributions volontaires de gouvernements et de sources privées.

#### CHAPITRE VIII

### TRAVAUX FUTURS 25/

#### A. Futur programme de travail de la Commission

- 65. La Commission a fait remarquer qu'elle avait achevé, ou achèverait bientôt, les travaux concernant nombre des questions prioritaires inscrites à son programme de travail et qu'elle devrait donc se pencher prochainement sur son programme de travail à long terme. De l'avis de la Commission, l'élaboration d'un tel programme permettrait au Secrétariat d'entreprendre les travaux préparatoires nécessaires au sujet des questions que la Commission pourrait souhaiter aborder.
- 66. A cet effet, la Commission a prié le Secrétariat de lui soumettre, à sa onzième session, ses avis et ses suggestions quant à ce programme de travail à long terme et, le cas échéant, de consulter sur sa teneur des organisations internationales et des organismes s'occupant de questions commerciales.

<sup>24/</sup> A/CN.9/111, par. 17, 18 et 20.

<sup>25/</sup> Voir plus haut la note de bas de page 21/.

- B. Participation au Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels
- 67. La Commission a décidé de prolonger le mandat de la Tchécoslovaquie en qualité de membre du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels.
  - C. Dates et lieux des sessions de la Commission et de ses groupes de travail
- 68. La Commission était saisie d'une lettre adressée à son Président par le représentant de l'Autriche, invitant la Commission, au nom du Gouvernement autrichien, à tenir sa dixième session à Vienne en 1977 (A/CN.9/124). La Commission a fait remarquer qu'en vertu de la résolution 2609 (XXIV) de l'Assemblée générale en date du 16 décembre 1969, tout organe de l'ONU peut tenir des sessions hors de son siège, dans le cas où un gouvernement, en l'invitant à se réunir sur son territoire, a accepté de prendre à sa charge les dépenses supplémentaires effectives qui en résultent directement ou indirectement. Lors du débat sur ce point, le représentant de l'Autriche à la Commission a confirmé que son gouvernement prendrait à sa charge les frais supplémentaires qui pourraient résulter directement ou indirectement du fait que la session se tiendrait à Vienne et non à Genève. La Commission a remercié le Gouvernement autrichien de cette invitation et décidé de tenir sa dixième session à Vienne, du 23 mai au 17 juin 1977.
- 69. La Commission a décidé d'examiner à sa dixième session le projet de convention sur la vente internationale de marchandises. Elle a également décidé de créer à cette session un comité plénier qui se réunirait pendant 5 à 8 jours pour étudier, entre autres, la question des sûretés réelles en ce qui concerne les marchandises et les responsabilités en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international.
- 70. La Commission a approuvé la proposition tendant à ce que le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels tienne sa huitième session à New York du 4 au 14 janvier 1977. En ce qui concerne le Groupe de travail des effets de commerce internationaux, la Commission a décidé que ce groupe se réunirait à Genève à une date qui serait fixée par le secrétaire de la Commission après consultation avec les représentants dudit groupe.

#### CHAPITRE IX

## QUESTIONS DIVERSES 26/

- A. Résolution 3494 (XXX) de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1975, concernant le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa huitième session
- 71. La Commission a pris note de cette résolution. Elle a accordé une attention particulière au paragraphe 8 du dispositif, dans lequel l'Assemblée générale "demande à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international de tenir compte des dispositions pertinentes des résolutions des sixième et septième sessions extraordinaires de l'Assemblée générale, où sont énoncés les principes fondamentaux du nouvel ordre économique international, en gardant

<sup>26/</sup> Voir plus haut la note de bas de page 21/.

présente à l'esprit la nécessité, pour les organismes des Nations Unies, de participer à la mise en application de ces résolutions". La Commission a été saisie d'une note du Secrétaire général sur les dispositions pertinentes des résolutions des sixième et septième sessions extraordinaires de l'Assemblée générale (A/CN.9/122)

- B. Rapport du Secrétaire général sur les activités en cours d'autres organisations internationales
- 72. La Commission a pris note de ce rapport (A/CN.9/119).

### C. Sociétés transnationales

73. A sa huitième session, la Commission a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour en vue d'examiner favorablement toute demande d'intervention que la Commission des sociétés transnationales pourrait lui adresser à propos de problèmes juridiques particuliers 27/. La Commission a été informée que la Commission des sociétés transnationales n'avait encore fait parvenir aucune communication officielle. La CNUDCI a demandé au Secrétariat de la tenir au courant de tout fait nouveau pouvant l'intéresser en ce qui concerne le programme de travail d'autres organes de l'ONU dans le domaine des sociétés multinationales.

#### D. Participation d'observateurs

74. La Commission a noté qu'à la présente session, de même que lors de sessions antérieures et de sessions de ses groupes de travail, plusieurs gouvernements d'Etats don membres de la Commission avaient exprimé le voeu d'assister aux sessions de la Commission et de ses groupes de travail en tant qu'observateurs. Les membres de la Commission ont été unanimes à penser qu'il serait souhaitable que ces gouvernements soient autorisés à assister aux sessions en qualité d'observateurs. La Commission a par conséquent estimé qu'elle devrait recommander à l'Assemblée générale d'inclure dans le dispositif de sa résolution concernant le rapport de la Commission sur les travaux de sa neuvième session un paragraphe aux termes duquel la Commission serait expressément autorisée à permettre aux Etats qui ne sont pas membres de la Commission d'assister aux sessions de la Commission en tant qu'observateurs lorsque les Etats en question en feraient la demande. La Commission, lors de sa 177ème séance tenue le 28 avril 1976, a adopté à l'unanimité la décision suivante:

La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international,

Notant que des gouvernements d'Etats non membres de la Commission ont exprimé le voeu d'assister aux sessions de la Commission et de ses groupes de travail en tant qu'observateurs,

<sup>27/</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément No 17 (A/10017), par. 94.

Estimant qu'il va de l'intérêt des travaux de la Commission que les gouvernements d'Etats non membres de la Commission aient la possibilité de participer aux travaux de la Commission en tant qu'observateurs,

Recommande à l'Assemblée générale d'autoriser la Commission à permettre à des Etats non membres de la Commission d'assister aux sessions de la Commission et de ses groupes de travail en tant qu'observateurs, lorsque les Etats en question en font la demande.

#### E. Date d'expiration du mandat des membres de la Commission

75. La Commission a examiné la question des difficultés rencontrées par ses groupes de travail du fait que, en vertu de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale portant création de la Commission, le mandat des Etats membres de la Commission devait expirer le 31 décembre de l'année considérée. La Commission a noté que ses groupes de travail se réunissaient généralement en janvier et février et qu'en conséquence, tous les trois ans, les groupes de travail s'étaient réunis après l'expiration du mandat de l'un ou plusieurs de ses membres, mais avant la session annuelle de la Commission lors de laquelle de nouveaux membres pouvaient être désignés pour remplacer les membres des groupes de travail. L'avis général a été que les travaux de la Commission se trouveraient facilités si le mandat d'un Etat membre de la Commission commençait le premier jour de la session annuelle ordinaire de la Commission suivant l'élection de l'Etat en question et prenait fin la veille de l'ouverture de la septième session annuelle ordinaire de la Commission suivant son élection 28/.

### Décision de la Commission

76. A sa 177ème séance, le 28 avril 1976, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

La Commission des Mations Unies pour le droit commercial international,

Notant qu'en vertu des résolutions 2205 (XXI) et 3108 (XXVIII) de l'Assemblée générale, respectivement en date du 17 décembre 1966 et du 12 décembre 1973, le mandat d'un Etat élu à la Commission commence le ler janvier suivant son élection et expire le 31 décembre, trois ou six ou six ans plus tard, selon le cas,

Considérant qu'une grande partie des travaux de fond de la Commission sont menés à bien par ses groupes de travail et que ces groupes se réunissent habituellement en janvier ou février, avant qu'ils puissent être reconstitués par la Commission à la suite de l'élection de nouveaux Etats membres de la Commission par l'Assemblée générale.

<sup>28/</sup> La durée du mandat d'un membre de la Commission demeurerait de six cycles annuels de travail de la Commission, mais la durée effective du mandat d'un Etat pourrait être inférieure ou supérieure d'un ou deux mois aux six années selon les dates des sessions annuelles ordinaires de la Commission.

### Recommande que l'Assemblée générale,

- a) Prolonge jusqu'à la veille de la session annuelle ordinaire de 1977 de la Commission la durée du mandat des Etats actuellement membres de la Commission dont le mandat doit expirer le 31 décembre 1976, et prolonge jusqu'à la veille de la session annuelle ordinaire de 1980 de la Commission la durée du mandat des Etats actuellement membres de la Commission dont le mandat doit expirer le 31 décembre 1979;
- b) Décide que dorénavant les nouveaux Etats membres de la Commission entrent en fonctions le premier jour de la session annuelle ordinaire de la Commission qui suit leur élection et que leur mandat expire la veille de l'ouverture de la septième session annuelle ordinaire de la Commission qui suit leur élection.

#### ANNEXE I

# Rapport du Comité plénier I relatif au projet de convention sur le transport de marchandises par mer

#### I. INTRODUCTION

- 1. A sa neuvième session, la Commission a constitué le Comité plénier I auquel elle a confié l'examen du texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer adopté par son Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes. Ce texte figure dans l'annexe au document A/CN.9/105. On trouvera dans la deuxième section du présent rapport un résumé, article par article, des principaux points qui ont été soulevés au cours des délibérations du Comité sur le projet de convention. On a reproduit le texte de chaque article, tel qu'il figure dans l'annexe au document A/CN.9/105, avant le résumé de la discussion le concernant.
- 2. Dans le courant de ses délibérations, le Comité a établi un groupe de travail et plusieurs groupes de rédaction <u>ad hoc</u> qui ont été chargés de remanier des articles ou des paragraphes donnés.
- 3. Le texte de chaque article du projet de convention tel qu'il a été approuvé par le Comité sauf s'il est identique au texte adopté par le Groupe de travail est reproduit à la section II du présent rapport, à la fin du résumé de la discussion portant sur cet article.

II. EXAMEN PAR LE COMITE PLENIER I DU PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

### Titre du projet de convention

"Projet de convention sur le transport de marchandises par mer".

#### \* \* \*

1. Le Comité a examiné une proposition tendant à modifier le titre actuel du projet de convention. On a fait observer que les dispositions du projet de convention ne réglaient pas toutes les questions juridiques qui risquent de se poser au sujet d'un contrat de transport de marchandises par mer. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le titre tel quel.

#### PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

#### Article premier. Définitions

#### Article premier, paragraphes 1 et 2

- "1. 'Transporteur' ou 'transporteur contractuel' signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.
- 2. 'Transporteur substitué' signifie toute personne à qui le transporteur contractuel a confié l'exécution de tout ou partie du transport des marchandises."

- 2. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Les paragraphes 1 et 2 de l'article premier devraient être supprimés et remplacés par le texte suivant :
  - "1. 'Transporteur' signifie toute personne par qui ou au nom de qui un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur, que le transport soit effectivement assuré par le transporteur ou par un transporteur substitué.
  - 2. Transporteur substitué' signifie toute personne à qui le transporteur a confié l'exécution de tout ou partie du contrat de transport de marchandises."
- b) Le "transporteur substitué" devrait être défini comme "le propriétaire du navire qui transporte les marchandises".
- c) La définition suivante devrait être adoptée pour l'expression "transporteur substitué": "'transporteur substitué' signifie toute personne à qui le transporteur a confié l'exécution de tout ou partie du transport de marchandises et toute autre personne à qui cette exécution a été ultérieurement confiée".

- 3. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa a) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer que le libellé des deux nouveaux textes proposés pour les paragraphes l et 2 était plus simple que celui des paragraphes correspondants du projet de convention. De même, le nouveau libellé proposé assurerait une plus grande unité entre les définitions des termes et expressions du projet de convention et celles figurant aux alinéas a) et b) du paragraphe l de l'article premier de la Convention d'Athènes relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages a/.
- 4. On a également fait remarquer que l'expression "transporteur contractuel", qui était définie dans le texte original du paragraphe l mais non dans le nouveau texte correspondant proposé, apparaissait par la suite dans plusieurs dispositions du projet de convention. Si le nouveau texte proposé pour le paragraphe l était adopté, toutes les dispositions dans lesquelles l'expression "transporteur contractuel" figurait devraient être réexaminées, tant du point de vue du fond que de celui de la forme.
- A l'appui de la définition de "transporteur substitué" proposée à l'alinéa b) du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que la définition de l'expression dans le projet de convention ne recouvrirait pas les cas dans lesquels un transporteur substitué, à qui le transporteur contractuel avait confié l'exécution de tout ou partie du transport de marchandises, confiait à son tour l'exécution du transport à un autre transporteur. Ce dernier ne répondrait pas à la définition de "transporteur substitué" donnée dans le projet de convention, dès lors que l'exécution du transport ne lui aurait pas été confiée par le transporteur contractuel. Par contre, d'après la nouvelle définition proposée, il serait un "transporteur substitué". D'autre part, on a noté que bien que la définition donnée dans le projet de convention puisse ne pas être satisfaisante, la définition proposée ne serait pas appropriée dans certains cas. Par exemple, lorsqu'un transporteur, à qui l'exécution du transport avait été confiée, soit par le transporteur contractuel, soit par un transporteur à qui le transporteur contractuel avait à son tour confié ladite exécution, transportait les marchandises à bord d'un navire qu'il avait affrété coque nue, la personne qui devrait répondre à la définition de "transporteur substitué" était l'affréteur et non le propriétaire du navire.
- 6. A l'appui de la définition proposée à l'alinéa c) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer qu'elle était plus large que celle donnée à l'expression "transporteur substitué" dans le projet de convention et qu'elle s'appliquait à tout transporteur à qui l'exécution du transport était confiée. D'autre part, on a fait observer qu'aux termes de la définition proposée, la question se posait de savoir s'il était souhaitable d'étendre le domaine d'application du projet de convention aux contrats de transport autres que ceux conclus entre un chargeur et un transporteur. Le transport qu'un chargeur confie à un transporteur est le résultat d'un contrat conclu entre eux et il convient de faire en sorte que les dispositions de la convention s'appliquent à ce contrat, pour réglementer la responsabilité du transporteur. Le transport qu'un transporteur contractuel confie à un transporteur successif ne donne pas toujours lieu à un contrat entre le chargeur et le transporteur successif, et il peut donc ne pas être opportun de réglementer dans le projet de convention la responsabilité du transporteur successif vis-à-vis du chargeur.

a/ La Convention d'Athènes relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages est ci-après dénommée "la Convention d'Athènes de 1974".

7. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte suivant :

#### PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

#### Article premier. Définitions

"Dans la présente Convention :

- 1. 'Transporteur' signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.
- 2. 'Transporteur substitué' signifie toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de celui-ci, a été confiée par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée."

### Article premier, paragraphe 3

"3. 'Destinataire' signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises."

- 8. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que la définition du "destinataire" apparaissant au paragraphe ci-dessus soit supprimée et remplacée par la nouvelle définition suivante :
  - "3. 'Destinataire' signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu du contrat de transport; c'est celle dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée, celle qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur, c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre."
- 9. Le Comité a examiné cette proposition et a étudié la question de savoir s'il devrait adopter l'une ou l'autre des définitions ci-après :
- a) La définition du terme "destinataire" figurant dans le premier membre de phrase du nouveau paragraphe 3, selon laquelle le terme ne s'appliquerait qu'à la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu du contrat de transport;
- b) La définition du terme "destinataire" figurant dans le deuxième membre de phrase du nouveau paragraphe 3, selon laquelle le destinataire serait la personne dont le nom est indiqué dans le connaissement, ou celle qui présente le connaissement lorsque ce dernier est au porteur, ou bien le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.
- 10. A l'appui de la proposition tendant à restreindre la définition du "destinataire" conformément au paragraphe 9 a) ci-dessus, on a fait observer que la définition

actuelle du "destinataire" était trop large en ce sens qu'elle pouvait désigner toute personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu de la législation nationale en vigueur, telle qu'un officier ministériel muni d'un titre exécutoire. Toutefois, en réponse à cet argument, on a objecté que dans la pratique, la définition actuelle ne soulèverait vraisemblablement pas de difficulté quant au sens du terme "destinataire", et qu'il n'était donc pas nécessaire de la compléter. On a fait observer en outre que la proposition tendant à restreindre la définition pourrait créer des difficultés dans certains pays où, lorsque le nom du destinataire était indiqué dans le connaissement, le droit de ce dernier à se faire livrer les marchandises ne découlait pas du contrat de transport.

- ll. Les membres du Comité ont estimé qu'il n'était pas nécessaire d'adopter la définition plus complète du terme "destinataire" indiquée au paragraphe 9 b) ci-dessus.
- 12. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel du paragraphe 3 de l'article premier.

### Article premier, paragraphe 4

"4. 'Marchandises' signifie toute sorte de biens, y compris les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, ou dans une unité de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme 'marchandises' comprend ladite unité de transport ou ledit emballage fourni par le chargeur."

- 13. Pour ce qui est de ce paragraphe, le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Il faudrait supprimer la mention selon laquelle les "marchandises" comprennent les animaux vivants.
- b) Il faudrait exclure expressément les bagages des voyageurs de la définition du terme "marchandises".
- c) Il faudrait ne pas considérer comme des "marchandises", au sens de la définition, les différentes formes d'emballages.
- d) Il faudrait supprimer les mots "fourni par le chargeur" qui apparaissent à la fin du paragraphe.
- 14. A l'appui de la proposition figurant au paragraphe 13 a) ci-dessus, on a fait observer que le paragraphe 5 de l'article 5 indiquait clairement qu'en cas de transport d'animaux vivants, le transporteur était responsable de toute perte ou de tout dommage, et qu'il n'était pas nécessaire par conséquent de préciser dans la définition que le terme "marchandises" comprenait les animaux vivants. Par ailleurs, on a dit que puisque les animaux vivants étaient expressément exclus de la définition des "marchandises" figurant dans la Convention de Bruxelles de 1924 b/, et que les pertes ou dommages en cas de transport d'animaux vivants sortaient donc du champ d'application de ladite convention, il était souhaitable de souligner dans la définition que les animaux vivants étaient considérés comme

b/ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, Bruxelles, 25 août 1924. Cette convention est dénommée ci-après la "Convention de Bruxelles de 1924".

des "marchandises" aux fins du projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Après délibération, le Comité a décidé de conserver dans la définition la mention des animaux vivants.

- 15. A l'appui de la proposition figurant au paragraphe 13 b), on a fait observer qu'il était souhaitable d'exclure les bagages des passagers de la définition des "marchandises", puisque la responsabilité du transporteur pour les bagages des passagers était déjà régie par la Convention d'Athènes de 1974. On a répondu à cela que la Convention d'Athènes de 1974 ne régissait la responsabilité du transporteur que lorsqu'un contrat avait été conclu pour le transport d'un passager et de ses bagages. Par conséquent, si les bagages des passagers étaient exclus de la définition, le contrat conclu exclusivement pour le transport des bagages des passagers ne relèverait ni de la Convention d'Athènes de 1974, ni du projet de convention. Après délibération, le Comité a décidé d'exclure la responsabilité pour les bagages de passagers non pas en modifiant la définition du terme "marchandises", mais en ajoutant un nouveau paragraphe 3 à l'article 25.
- 16. A l'appui de la proposition figurant au paragraphe 13 c) ci-dessus, on a fait remarquer que le fait d'inclure toutes les formes d'emballages dans la définition des "marchandises" rendait le transporteur responsable des pertes ou des dommages subis par n'importe quel emballage, ce qui était contraire aux pratiques commerciales en vigueur; la responsabilité du transporteur devait se limiter aux emballages durables ayant une valeur commerciale. Il a été répondu à cela qu'il était bon d'inclure les emballages dans la définition des "marchandises"; en effet, l'emballage avait souvent une très grande valeur, et le transporteur devait donc être responsable des pertes et des dommages subis. Si l'emballage était dépourvu de valeur, le transporteur n'aurait à répondre de rien, puisque le demandeur ne pourrait pas prouver qu'il avait subi une perte. De plus, si on excluait les emballages de la définition des "marchandises", le transporteur serait responsable des dommages aux emballages prévus par la législation nationale applicable. Si l'emballage et son contenu étaient endommagés en même temps, deux régimes de responsabilité seraient alors applicables à l'égard du transporteur, l'un pour l'emballage et l'autre pour le contenu de l'emballage. Après délibération, le Comité a décidé de conserver la définition du terme "marchandises" sous sa forme actuelle, c'est-à-dire comprenant les emballages.
- 17. A l'appui de la proposition figurant au paragraphe 13 d) ci-dessus, on a fait observer que les mots "fourni par le chargeur" n'étaient pas nécessaires; en effet, si l'unité de transport ou l'emballage n'étaient pas fourni par le chargeur, ce dernier ne subirait pas de perte et n'aurait donc pas le droit de demander de dédommagement. Par ailleurs, on a fait remarquer que puisqu'une unité de transport pouvait être fournie par une tierce partie un transitaire par exemple la suppression de ces mots entraînerait, en cas de perte ou de donmage, la responsabilité du transporteur envers une tierce partie. On a aussi fait remarquer que si les mots "fourni par le chargeur" étaient supprimés, le poids de l'unité de transport pourrait être considéré comme étant compris dans le poids des marchandises ce qui modifierait la somme jusqu'à concurrence de laquelle le transporteur est responsable, dans les cas où cette limite est déterminée en fonction du poids des marchandises. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les mots "fourni par le chargeur".

#### 18. Le Comité a adopté le texte suivant :

"4. Le terme 'marchandise' comprend les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises' comprend ladite unité de transport ou ledit emballage s'il est fourni par le chargeur."

#### Article premier, paragraphe 5

"5. 'Contrat de transport' signifie 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 les marchandises doivent être livrées."

- 19. Le Comité a examiné les propositions ci-après :
- a) Le paragraphe devrait être complété par une phrase ainsi conçue : "En vertu de ce contrat, le destinataire peut exercer les droits du chargeur et être soumis à ses obligations."
- b) Le "contrat de transport" devrait être défini comme étant un contrat établi par écrit.
- c) Dans la définition, le mot "port" devrait être remplacé par le mot "endroit" ou par les mots "port ou endroit".
- d) Le mot "specified", qui est utilisé dans la définition, devrait être supprimé, ou remplacé, dans le texte anglais, par un mot approprié.
- e) A la fin de la définition, le membre de phrase "où les marchandises doivent être livrées" devrait être supprimé.
- 20. A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 19 ci-dessus, on a fait observer que la disposition proposée permettrait de préciser les droits du destinataire. En effet, ces droits résultent à l'heure actuelle de la législation nationale applicable, qui peut être difficile à déterminer ou incertaine. En réponse à cet argument, on a fait observer que le projet de convention n'était pas un instrument approprié pour définir les droits du destinataire. On a également fait observer que la définition des droits du destinataire soulevait des problèmes complexes, et que, contrairement à ce que donne à supposer la proposition à l'étude, les droits et obligations du destinataire n'étaient pas nécessairement identiques à ceux du chargeur. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas ajouter l'énoncé proposé à la définition.
- 21. On a fait observer à l'appui de la proposition reproduite à l'alinéa b) du paragraphe 19 ci-dessus, que la plupart des contrats de transport de marchandises par mer étaient établis par écrit et que, par conséquent, le "contrat de

transport" devrait être défini comme étant un contrat écrit. Cependant, on a dit qu'en adoptant cette proposition, on limiterait la portée de la Convention aux contrats écrits. Dans certaines régions, les transports maritimes de marchandises ne font pas habituellement l'objet de contrats écrits et ces transports ne seraient donc pas régis par le projet de convention si on adoptait la proposition en question. On a également fait valoir que l'utilisation de méthodes modernes de traitement des données pouvait conduire à l'établissement de contrats de transport non écrits. Après délibération, le Comité a estimé qu'il n'était pas souhaitable d'ajouter à la définition une clause exigeant que le contrat de transport soit formulé par écrit.

- 22. A l'appui de la proposition reproduite à l'alinéa c) du paragraphe 19 ci-dessus, on a fait valoir que si l'on conservait le mot "port" pour désigner le point de départ ou d'arrivée d'une opération de transport de marchandises à laquelle s'applique le projet de convention, la Convention pourrait ne pas s'appliquer à la phase maritime d'une opération de transport dont le point de départ ou le point d'arrivée ne serait pas un port mais un endroit situé à l'intérieur des terres. A cet argument, il a été opposé que le projet de convention ne régissait pas les transports multimodaux et qu'en cherchant à couvrir la phase maritime du transport multimodal de marchandises dans le projet de convention, on pourrait susciter des difficultés auxquelles on se heurterait lors de l'établissement d'une convention sur les transports multimodaux. L'adoption de cette proposition pourrait également conduire à une application de la convention aux transports terrestres, et créer des conflits avec les lois nationales régissant lesttransports terrestres ou avec d'autres conventions relatives aux transports. Après délibération, le Comité a décidé de garder le mot "port" dans la définition.
- 23. Pour justifier la modification proposée à l'alinéa d) du paragraphe 19 ci-dessus, on a fait observer que l'expression "specified goods", qui est utilisée dans le texte anglais, pourrait être interprétée comme désignant les marchandises expressément indiquées sur un connaissement ou tout autre document de transport. Si cette interprétation était adoptée, un transporteur pourrait éviter que la convention ne s'applique à un transport de marchandises en ne délivrant pas de document de transport où seraient indiquées les marchandises. Après délibération, le Comité a estimé qu'il fallait supprimer le mot "specified" dans le texte anglais et son équivalent dans toutes les langues de la Convention.
- 24. Pour ce qui est de la modification proposée à l'alinéa e) du paragraphe 19 ci-dessus, les membres du Comité ont été d'avis qu'il fallait supprimer le membre de phrase "où les marchandises doivent être livrées", à la fin de la définition.
- 25. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :
  - "5. 'Contrat de transport' signifie un contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre."

# Article premier, paragraphe 6

"6. 'Connaissement' signifie 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 à ordre, ou au porteur."

- 26. Après délibération, le Comité a décidé de conserver cette définition.
- 27. Les additions ci-après ont été proposées à l'article premier :
  - a) L'addition d'un nouveau paragraphe 7 qui se lirait comme suit :
  - "7. L'expression 'par écrit' s'applique également à la transmission par télégraphe ou télex."
- b) L'addition d'un nouveau paragraphe 3 conçu comme suit, les paragraphes 3 à 6 devenant les paragraphes 4 à 7:
  - "3. Au sens de la présente Convention 'chargeur' s'entend de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport par mer a été conclu avec un transporteur."
- 28. En faveur de l'insertion du nouveau paragraphe 7 dont le texte est reproduit à l'alinéa a) du paragraphe 27 ci-dessus, on a fait observer que comme l'expression "par écrit" était utilisée dans plusieurs articles du projet de convention, il fallait en préciser le sens. D'autre part, il a été suggéré que cette précision ne devrait pas être apportée au moyen de l'addition proposée à l'article premier, mais que le sens de l'expression devait être précisé chaque fois qu'il serait nécessaire, dans le corps même des articles où elle figure. Après délibération, le Comité a décidé d'inclure une définition de l'expression "par écrit" et a adopté le texte suivant :
  - "7. L'expression 'par écrit' s'applique également à la transmission par télégraphe ou télex."
- 29. En faveur de l'insertion du nouveau paragraphe 3 reproduit à l'alinéa b) du paragraphe 26 ci-dessus, on a fait observer que la définition qui y est proposée précise l'identité du chargeur, qui est parfois incertaine. On a toutefois fait observer que cette définition pourrait parfois créer des difficultés. Ainsi, lorsque le contrat de transport est conclu par le destinataire, c'est celui-ci qui, aux termes de la définition proposée, serait le chargeur. De plus, un acheteur qui conclut le contrat de transport aux termes d'un contrat f.o.b. deviendrait le chargeur au sens de la définition proposée. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

### Article 2. Domaines d'application

#### Article 2, paragraphe 1

- "1. Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :
- a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou
- b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou
- c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou
- e) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régirant le contrat."

x x x

- 1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Supprimer l'introduction actuelle de ce paragraphe et la remplacer par la suivante :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises dans la mesure où ces contrats ont trait au transport de marchandises par mer ou comportent le transport de marchandises par mer entre deux Etats différents lorsque :".

- b) Supprimer l'alinéa d) de ce paragraphe.
- 2. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa a) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer que la nouvelle introduction proposée garantirait l'application du projet de convention à la phase maritime du transport multimodal de marchandises. A cet argument, il a été opposé qu'il ne fallait pas tenter de résoudre dans le projet de convention des difficultés qui surgissent du transport multimodal, étant donné que ces difficultés ne peuvent être résolues de façon satisfaisante que dans le cadre d'une future convention portant sur le transport multimodal. Après délibération, le Comité a décidé de corserver l'introduction actuelle de ce paragraphe.
- 3. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa b) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer que l'émission d'un connaissement ou d'un autre document servant de preuve du contrat de transport dans un Etat contractant ne créait pas une

relation suffisamment étroite entre le projet de convention et le contrat de transport pour justifier l'application de la Convention au contrat de transport attesté par ledit connaissement ou autre document. On a fait observer en réponse qu'il était souhaitable de donner à la Convention un domaine d'application très étendu, et que l'alinéa d) du paragraphe l de l'article 2 permettait d'élargir le domaine d'application. Après délibération, le Comité a décidé de conserver l'alinéa d) du paragraphe l de l'article 2.

4. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel de ce paragraphe.

### Article 2, paragraphe 2

"2. Les dispositions du paragraphe l du présent article sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée."

\* \* \*

- 5. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
  - a) Supprimer ce paragraphe.
- b) Conserver ce paragraphe, en remplaçant les mots "les dispositions du paragraphe l du présent article" par les mots "les dispositions de la présente Convention".
- c) Ajouter à la suite des mots "du transporteur" les mots "du transporteur substitué".
- 6. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa a) du paragraphe 5 ci-dessus, on a fait observer que la réalisation de l'objectif visé au paragraphe 2 de l'article 2, à savoir l'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 2 sans égard pour les facteurs énoncés au paragraphe 2 de l'article 2, était déjà garantie par l'introduction du paragraphe 1 de l'article 2. On a fait observer d'autre part qu'il avait été décidé dans certaines juridictions que l'applicabilité du projet de convention était subordonnée aux règles nationales en matière de conflit de lois, et que ces règles tenaient compte des facteurs énoncés au paragraphe 2 de l'article 2. Le paragraphe 2 avait donc pour objet de garantir au projet de convention le domaine d'application prévu au paragraphe 1 indépendamment des règles nationales en matière de conflit de lois.
- 7. On a également fait observer qu'il était souhaitable d'assurer non seulement l'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article premier, mais celle des dispositions du projet de convention tout entier, indépendamment des règles nationales en matière de conflit de lois, et que l'amendement au paragraphe 2 de l'article 2 figurant à l'alinéa b) du paragraphe 5 ci-dessus garantirait ce résultat. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter cet amendement au paragraphe 2 de l'article 2.
- 8. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa c) du paragraphe 5 ci-dessus, on a fait remarquer que le terme "transporteur" tel qu'il était défini dans le

projet de convention n'incluait pas le "transporteur substitué", et que la nationalité du transporteur ne devait pas non plus entrer en ligne de compte pour l'application du projet de convention. Après délibération, le Comité a décidé d'ajouter au paragraphe les mots "du transporteur substitué" à la suite des mots "du transporteur".

- 9. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :
  - "2. Les dispositions de la présente Convention sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée."

### Article 2, paragraphe 3

"3. Un Etat contractant peut également appliquer, dans sa législation nationale, les règles de la présente Convention à ses transports intérieurs."

#### \* \* \*

- 10. Le Comité a examiné une proposition tendant à supprimer ce paragraphe.
- 11. A l'appui de la proposition tendant à supprimer ce paragraphe, on a déclaré que ce paragraphe était inutile dans la mesure où un Etat contractant disposerait dans tous les cas du pouvoir conféré par ce paragraphe. En réponse, on a fait remarquer qu'il pourrait arriver que le gouvernement fédéral d'un Etat fédéral ne dispose pas d'un tel pouvoir, à moins qu'il ne lui soit expressément conféré par une clause analogue à celle qui figure dans ce paragraphe et que le maintien d'une telle clause pourrait donc répondre à un besoin réel. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le texte de ce paragraphe dans le projet de convention, mais de l'enlever de l'article 2 pour l'inclure dans les clauses finales du projet de convention.

# Article 2, paragraphe 4

"4. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement."

#### x x x

- 12. Le Comité a étudié les propositions suivantes :
  - a) Définir le "contrat d'affrètement".
- b) Ajouter le membre de phrase "qui n'est pas un contrat de transport" à la fin de la première phrase du paragraphe 4.
- c) Remplacer les mots "le porteur du connaissement", qui figurent à la fin de la deuxième phrase dudit paragraphe, par les mots "le tiers porteur de bonne foi".

- d) Ajouter les mots "si ce dernier n'est pas l'affréteur" à la fin de la deuxième phrase du paragraphe.
- e) Ajouter les mots "ni aux contrats portant sur une certaine quantité de marchandises" à la fin de la première phrase du paragraphe 4, et les mots "ou d'un contrat portant sur une certaine quantité de marchandises" après les mots "contrat d'affrètement", à la deuxième phrase dudit paragraphe.
- 13. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa a) du paragraphe 12 ci-cessus, on a fait remarquer que, alors que le paragraphe 1 de l'article 2 stipulait que la Convention s'appliquerait à tous les contrats de transport de marchandises par mer, le paragraphe 4 de l'article 2 excluait l'application de la Convention aux contrats d'affrètement. Il était donc nécessaire de déterminer clairement le domaine d'application du projet de convention en définissant le contrat d'affrètement. Une telle définition était également rendue nécessaire par l'imprécision de cette notion dans certaines législations nationales. En outre, le fait que la Convention de Bruxelles de 1924 ne s'applique pas aux contrats d'affrètement, conformément à l'article 5 de ladite Convention, avait soulevé des difficultés en raison de l'absence d'une définition du contrat d'affrètement. On a fait observer en outre que si le "contrat d'affrètement" n'était pas défini, les transporteurs pourraient essayer d'éviter que la Convention ne s'applique en émettant des documents de transport sous forme de contrats d'affrètement.
- 14. En réponse, il a été rappelé que l'expression "contrat d'affrètement" avait une signification bien précise en droit maritime et qu'il n'était donc pas nécessaire d'en donner une définition. En outre, on a fait observer que l'on cherchait à exclure du domaine d'application du projet de convention tous les contrats d'affrètement; comme ces contrats se présentent sous plusieurs formes, il faudrait élaborer une définition complète du contrat d'affrètement, ce qui était difficile. De plus, on n'avait éprouvé aucune difficulté, dans diverses juridictions, à comprendre le sens des termes "contrat d'affrètement" pour appliquer la Convention de Bruxelles de 1924, bien qu'elle ne contienne pas de définition de ces termes, et les transporteurs n'avaient pas cherché à tourner ladite convention en qualifiant leurs contrats de transport de contrats d'affrètement.
- 15. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas définir le contrat d'affrètement.
- 16. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa b) du paragraphe 12 ci-dessus, il a été remarqué que l'addition des mots proposés permettrait de dissiper certaines incertitudes quant au domaine d'application du projet de convention dans certains systèmes juridiques. Après délibération, le Comité n'a pas adopté cette proposition.
- 17. A l'appui des propositions rigurant aux alinéas c) et d) du paragraphe 12 ci-dessus, il a été observé que les mots "porteur du connaissement" pouvaient être compris comme désignant l'affréteur ou l'un quelconque de ses mandataires porteur d'un connaissement émis en vertu d'un contrat d'affrètement. Le texte devrait donc être modifié en vue d'empêcher une telle interprétation, ce dont les membres du Comité ont convenu dans leur ensemble. Toutefois, en ce qui concerne la proposition figurant à l'alinéa c) du paragraphe 12 ci-dessus, il a été observé que son adoption

pourrait susciter des difficultés car le sens des mots "porteur de bonne foi" n'était pas clair. Après délibération, le Comité a décidé d'ajouter les mots "si ce dernier n'est pas l'affréteur" à la fin de ce paragraphe.

- 18. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa e) du paragraphe 12 ci-dessus, il a été observé que les contrats portant sur une certaine quantité de marchandises ressemblaient aux contrats d'affrètement et pouvaient donc, à l'exemple de ces derniers, être exclus du domaine d'application du projet de convention. Par ailleurs, il a été indiqué que l'expression "contrats portant sur une certaine quantité de marchandises" n'avait pas un sens bien défini en droit maritime, et que son inclusion dans le projet de convention en rendrait le domaine d'application imprécis. Après délibération, le Conité a décidé de rejeter cette proposition.
- 19. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :
  - "4. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur."

### Additions proposées à l'article 2

- 20. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Il faudrait ajouter à l'article 2 un nouveau paragraphe portant le numéro 5 et libellé comme suit :
  - "5. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, lorsqu'il n'est pas émis de connaissement ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document établissant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur."
- b) Il faudrait ajouter le paragraphe suivant, en tant que nouveau paragraphe 5 de l'article 2 :
  - "5. Si un contrat prévoit le transport futur d'une certaine quantité de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, chacune des expéditions faites est néanmoins, aux fins de la présente Convention, réputée régie par un contrat de transport distinct. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite en vertu d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 4 du présent article s'appliquent."
- 21. À l'appui de la proposition figurant à l'alinéa a) du paragraphe 20 ci-dessus, on a fait observer qu'il serait de l'intérêt tant des chargeurs que des transporteurs de pouvoir exclure, par un accord, le transport de certaines marchandises du domaine d'application du projet de convention. Dans le cas contraire, en effet, les chargeurs auraient peine à trouver des transporteurs qui acceptent de transporter ces marchandises à des conditions raisonnables. Puisqu'en vertu du nouveau paragraphe proposé les parties ne pourraient écarter l'application du projet de convention que lorsqu'il ne serait pas émis de connaissement, et puisqu'un chargeur

aurait toujours le droit, en vertu du projet le convention, d'exiger du transporteur qu'il lui délivre un connaissement, le transporteur ne pourrait pas faire mauvais usage du paragraphe en question en vue de se soustraire à l'application de la Convention. On a répondu à cela que le chargeur n'aurait peut-être pas toujours les moyens d'obtenir un connaissement, ce qui pourrait inciter le transporteur à abuser du pouvoir d'écarter l'application du projet de convention que lui confère le nouveau paragraphe proposé. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.

- 22. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa b) du paragraphe 20 ci-dessus, il a été observé que ladite proposition visait en réalité ce que l'on appelait les "contrats cadres" qui prévoient la livraison d'une très grande quantité de marchandises par expéditions successives durant une période déterminée. Telle qu'elle se présente au paragraphe 5 de l'article l, la définition du "contrat de transport" pourrait donner à penser qu'elle s'applique à ces contrats cadres, qui relèveraient donc du projet de convention. Toutefois, il serait souhaitable d'exclure de tels contrats, qui sont négociés par les parties sur un pied d'égalité, du domaine d'application du projet de convention, tout en y maintenant les diverses expéditions effectuées en vertu d'un contrat cadre, à moins qu'elles n'aient donné lieu à la conclusion d'un contrat d'affrètement. D'autre part, il a été indiqué que les dispositions relatives au domaine d'application du projet de convention permettaient déjà d'obtenir le résultat recherché par le nouveau paragraphe proposé. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte suivant:
  - "5. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article sont applicables."

### Article 3. Interprétation de la Convention

"En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité."

\* \* \*

- 1. Le Comité a examiné les propositions ci-après :
  - a) Supprimer cet article.
- b) Supprimer cet article, et en reprendre la teneur dans le préambule du projet de convention.
- 2. A l'appui de la proposition visant à supprimer cet article, on a fait observer que cette disposition énonçait une évidence. En outre, certains pays auraient bien du mal à donner effet à cet article dans la législation nécessaire à l'application du projet de convention. A l'appui de la proposition visant à supprimer cet article mais à en reprendre l'idée dans le préambule, on a fait observer que ce paragraphe ne faisait qu'énencer un objectif souhaité, et qu'il conviendrait d'en faire état dans le préambule. En réponse à cet argument, on a dit que le fait de conserver cet article dans le corps de la Convention permettrait aux tribunaux de certains pays d'interpréter et d'appliquer le projet de convention sans se limiter à la jurisprudence nationale. Il a également été observé que la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises contenait, à l'article 7, une disposition identique a/. Après délibération, le Comité a décidé de conserver cet article.

a/ A/CONF.63/15.

### Article 4. Durée de la responsabilité

# Article 4, paragraphes 1 et 2

- 1. 'Transport de marchandises' couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port du déchargement.
- 2. Aux fins du paragraphe l du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :
  - a) En remettant les marchandises au destinataire,
- b) Dans les cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,
- c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement."

#### \* \* \*

- 1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Il faudrait supprimer les mots "au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement" qui figurent à la fin du paragraphe 1.
  - b) Il faudrait ajouter le texte suivant au paragraphe 1 :
  - "Aux fins du présent article, les expressions 'port de chargement' et 'port de déchargement' s'appliquent également aux terminaux adjacents au port utilisés par le transporteur lorsqu'il exécute le transport des marchandises à destination ou en provenance d'un tel port même si le terminal n'est pas situé dans la zone portuaire."
  - c) Il faudrait ajouter au paragraphe 2, après l'alinéa c), le texte suivant :
  - "Lorsque les marchandises sont remises au destinataire en dehors du port de déchargement, la livraison est réputée avoir eu lieu au port de déchargement comme prévu à l'alinéa à)."
- 2. A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que la suppression des mots cités dans ce paragrapheepermettrait de préciser le moment où la responsabilité du transporteur a commencé et celui où elle a pris fin. Si ces mots étaient conservés, il pourrait s'avérer nécessaire dans certains cas de décider quelles étaient les limites géographiques exactes

des ports de chargement et des ports de déchargement de façon à déterminer si la responsabilité du transporteur avait commencé ou si elle avait pris fin. La suppression de ces mots éliminerait également un risque de contradiction entre le paragraphe 1 et le paragraphe 2 de l'article 2 au sujet de la durée de la responsabilité. Aux termes du paragraphe 1. cette période semblait commencer au port de chargement et se terminer au port de déchargement, alors que d'après le paragraphe 2. elle semblait commencer à partir du moment où le transporteur prenait les marchandises en charge et se terminer lorsqu'il en avait effectué la livraison. On a observé par ailleurs que la suppression de ces mots pourrait aboutir à une extension inopportune du domaine d'application du projet de convention au cas où le transporteur aurait pris les marchandises en charge ou en aurait effectué la livraison en un point situé à l'intérieur des terres. Dans ces cas-là, en effet, si les termes que l'on proposait de supprimer ne figuraient pas dans le paragraphe 1. les premiers mots du paragraphe 2 pourraient laisser entendre que la responsabilité du transporteur pour ce qui est de la partie terrestre du transport est réglementée par le projet de convention, et créer ainsi des conflits entre cette dernière et les dispositions des législations nationales ou d'autres conventions applicables aux transports terrestres. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.

- 3. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa b) du paragraphe 1 ci-dessus, on a noté que le libellé actuel du paragraphe 1 de l'article 4, d'après lequel la période de responsabilité commence au port de chargement et se termine au port de déchargement, pourrait être trop restrictif. Etant donné que les transporteurs utilisaient souvent des terminaux adjacents lorsqu'ils exécutaient le transport de marchandises à destination ou en provenance de ces ports, il était raisonnable d'appliquer le projet de convention pour déterminer la responsabilité du transporteur au cours de la période pendant laquelle les marchandises étaient sous sa garde dans ces terminaux. On a noté en réponse que dans certains cas il pourrait être difficile de déterminer si un terminal était adjacent à un port ou non, et que cela créerait une incertitude quant au domaine d'application du projet de convention. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.
- 4. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa c) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer qu'elle avait pour but d'empêcher un conflit à propos de la responsabilité du transporteur entre les règles du projet de convention et les règles du droit interne ou d'autres conventions de transport pendant la phase terrestre du transport lorsque les marchandises étaient remises à un destinataire à l'intérieur des terres. Par ailleurs, on a déclaré que cette proposition créait un lieu de livraison fictif, et qu'il n'était pas souhaitable d'adopter une solution fondée sur une fiction. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.
- 5. Le Comité a adopté le texte suivant :

"DEUXIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

### Article 4. Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

- 2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit:
  - a) In remettant les marchandises au destinataire,
- b) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,
- c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement."

### Article 4, paragraphe 3

"3. Dans les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des mandataires ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement."

#### \* \* \*

- 6. Le Comité a décidé de supprimer les mots "ou des autres personnes agissant sur les instructions", ayant jugé qu'ils étaient superflus puisque ces personnes seraient soit des préposés soit des mandataires.
- 7. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :
  - "3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés ou des mandataires du transporteur ou du destinataire, respectivement."

### "Article 5. Règles générales

#### Article 5, paragraphe 1

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences."

#### \* \* \*

- 1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Ajouter les mots "ou le navire" après les mots "Le transporteur" au début de ce paragraphe.
- b) Ajouter, à la fin de ce paragraphe, la phrase suivante : "ou prouve que même si ces personnes avaient pris toutes les mesures en question, l'événement et ses conséquences n'auraient pu être évités".
- c) Ajouter le texte suivant au membre de phrase supplémentaire proposé à l'alinéa b) ci-dessus :

"ou prouve que, dans les circonstances, aucune mesure ne pouvait être prise."

- d) Supprimer, au début du paragraphe, le membre de phrase suivant : "Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison..." et la remplacer par le texte suivant : "Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison...".
- 2. A l'appui de la proposition énoncée à l'alinéa a) du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que l'adjonction du texte proposé permettrait de maintenir les actions in rem contre les navires, prévues dans le droit de certains pays. On a également dit que le texte proposé figurait dans la disposition relative à la responsabilité contenue à l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et devrait être maintenu dans ce paragraphe. En réponse, on a fait observer que le texte proposé figure à l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 dans le contexte de l'exclusion de la responsabilité du navire. Si les termes employés ne créent pas de difficultés dans ce contexte, ils poseraient un problème s'ils étaient utilisés dans le contexte de l'imposition d'une responsabilité au navire, étant donné que les actions in rem contre les navires sont inconnues dans de nombreuses juridictions. On a également indiqué que le droit de saisir un navire en vertu d'une créance maritime, souvent subordonné à une action <u>in rem</u>, était déjà réglementé de manière appropriée par la Convention internationale de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer et applicable au titre de cette convention. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas accepter cette proposition.

- 3. A l'appui des propositions figurant aux alinéas b) et c) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer que celles-ci avaient pour objet d'étendre les moyens de défense dont dispose le transporteur aux termes du paragraphe l de l'article 5. On a indiqué qu'aux termes du texte actuel définissant les moyens de défense, le transporteur ne pouvait pas être exonéré de sa responsabilité même s'il prouvait que les circonstances à l'origine de la perte ou du dommage étaient telles qu'il n'avait eu ni le temps ni la possibilité de prendre quelque mesure que ce soit pour prévenir ladite perte ou ledit dommage. Par ailleurs, on a noté que dans de telles circonstances les dispositions fournissaient un moyen de défense au transporteur, étant donné que s'il ne pouvait prendre aucune mesure, on ne pouvait raisonnablement lui demander d'en prendre. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas accepter ces propositions.
- 4. A l'appui de la proposition exposée à l'alinéa d) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer que le membre de phrase que l'on proposait de supprimer dans ce paragraphe était libellé de manière inélégante et qu'il était trop long. Le nouveau texte proposé était plus clair, et se rapprochait davantage de la terminologie utilisée dans les dispositions correspondantes d'autres conventions relatives aux transports. Toutefois, on a noté que le Groupe de travail de la CNUDCI avait soigneusement harmonisé les textes dans les différentes langues et qu'on devrait donc les maintemir. On a également fait observer qu'étant donné que la responsabilité découlant du présent paragraphe différait de celle imposée par les dispositions correspondantes d'autres conventions relatives aux transports, il était naturel que le libellé de ce paragraphe diffère de la terminologie employée dans les dispositions correspondantes de ces conventions. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte suivant:

### "Article 5. Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins ue le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

### Article 5, paragraphe 2

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu par écrit ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent."

- 5. Le Comité a examiné une proposition tendant à supprimer les mots "par écrit".
- 6. Le Comité a estimé qu'étant donné que le paragraphe 5 de l'article premier n'exigeait pas la forme écrite pour le contrat de transport, il n'était pas nécessaire de l'exiger pour l'accord exprès sur le délai de livraison visé

au paragraphe 2. Le Comité a donc décidé d'y supprimer les mots "par écrit", et a adopté le texte suivant :

"2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent."

### Article 5, paragraphe 3

"3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article."

#### \* \* \*

7. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir le texte de ce paragraphe.

### Article 5, paragraphe 4

"4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

#### \* \* \*

- 8. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :
  - a) Supprimer ce paragraphe.
  - b) Le remplacer par le texte suivant :

"En cas d'incendie, le transporteur ne sera pas responsable s'il établit que le navire avait les moyens appropriés pour le prévenir et que, lors de l'incendie lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures raisonnables pour l'éviter ou en réduire les conséquences, à moins que le demandeur ne prouve la faute ou négligence du transporteur, de ses agents ou préposés."

9. On a fait observer, en faveur de la proposition tendant à supprimer ce paragraphe, qu'il n'y avait pas de justification suffisante pour faire une exception à la règle générale énoncée au paragraphe l, qui attribuait au transporteur la charge de prouver l'absence de négligence de sa part. C'étaient les mandataires du transporteur qui étaient sur les lieux en cas d'incendie qui étaient donc les mieux informés sur la cause de l'incendie et sur les mesures prises pour l'éviter ou le combattre. Dans la plupart des cas, il était impossible au chargeur d'établir la négligence du transporteur, et la règle qu'énonçait actuellement le paragraphe 4 était donc inéquitable à l'égard du demandeur. On a fait également observer qu'aucune règle analogue attribuant

au demandeur la charge de prouver la négligence du transporteur en cas de dommage résultant d'un incendie ne figurait dans d'autres conventions relatives au transport.

- Le Comité n'a pas accepté la proposition tendant à supprimer ce paragraphe pour les raisons suivantes : a) pour le demandeur, cette disposition représentait un progrès par rapport à la situation découlant de la Convention de Bruxelles de 1924, selon laquelle le transporteur n'est pas responsable pour dommage résultant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou par sa faute; b) la personne qui avait le plus à craindre un incendie à bord du navire était le transporteur, qui subissait une lourde perte si le navire lui-même était endommagé; le transporteur prendrait donc toujours des précautions raisonnables pour éviter un incendie, même si sa responsabilité n'était pas en jeu; c) même s'il était difficile au demandeur de prouver la négligence du transporteur lorsqu'un incendie prenait naissance dans les cales et pouvait donc avoir été causé par les marchandises elles-mêmes, il lui serait relativement facile d'établir la négligence du transporteur si l'incendie avait son origine dans les machines ou dans les locaux de l'équipage; d) le libellé actuel du paragraphe 4 était le résultat d'un compromis soigneusement mis au point par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI, compromis qui réalisait un équilibre entre toutes les dispositions de l'article 5 relatives à la responsabilité, et qui devait être conservé. A ce propos, le Comité a noté que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED n'avait pas suggéré de supprimer le paragraphe 4.
- A l'appui de la proposition tendant à remplacer le texte actuel du paragraphe 4 par le libellé figurant au paragraphe 8 b) ci-dessus, on a avancé qu'il était en effet nécessaire de maintenir un compromis qui réalisait un équilibre entre toutes les dispositions de l'article relatives à la responsabilité, mais que le libellé proposé aboutissait à un compromis plus équitable. Selon le nouveau libellé proposé, le transporteur pourrait facilement établir les faits qu'il était tenu de prouver, et le chargeur aurait néanmoins la possibilité de mettre en cause la responsabilité du transporteur en prouvant de manière positive la négligence de ce dernier.
- 12. N'étant pas parvenu à un consensus en faveur du nouveau libellé proposé, le Comité a décidé, après délibération, d'adopter le texte suivant :
  - En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

### Article 5, paragraphe 5

En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur, et que selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligencerdu transporteur, de ses préposés ou mandataires."

- 13. Le Comité a examiné une proposition tendant à supprimer ce paragraphe.
- 14. A l'appui de cette proposition, on a fait observer que la responsabilité du transporteur en cas de transport d'animaux vivants était déjà convenablement réglée par les dispositions du paragraphe l de l'article 5, et qu'il n'était pas nécessaire de prévoir de dispositions particulières pour ce genre de transport. En particulier, on a noté que les moyens de défense dont disposait le transporteur en vertu du paragraphe l de l'article 5 en cas de réclamation fondée sur la perte ou le dommage des marchandises lui suffisaient pour faire face à une réclamation analogue concernant des animaux vivants et que les moyens de défense particuliers prévus au paragraphe 5 étaient donc superflus.
- 15. Contre la suppression de ce paragraphe, on a fait valoir que le transport d'animaux vivants entraînait des risques particuliers de pertes ou de dommage aux animaux, et qu'il était nécessaire, dans ce cas, de prévoir des règles spéciales concernant la responsabilité du transporteur. On a noté que d'autres conventions relatives au transport prévoyaient des règles particulières de responsabilité du transporteur en cas de transport d'animaux vivants. On a également exprimé l'opinion que ce paragraphe avait été formulé par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI, après de longues délibérations, dans le cadre d'un compromis sur les dispositions de l'article 5 relatives à la responsabilité, et qu'il fallait donc le conserver.
- 16. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte suivant :
  - "5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur, et que selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une fe te ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

# Article 5, paragraphe 6

"6. Le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer."

\* \* \*

- 17. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :
  - a) Supprimer ce paragraphe et le remplacer par le paragraphe suivant :

"Le transporteur n'est pas responsable, sauf en cas d'avarie commune et de sauvetage, des pertes, dommages ou retards à la livraison résultant de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer."

- b) Maintenir le texte sous sa forme actuelle, mais en supprimant le mot "raisonnables" qualifiant l'expression "mesures prises pour sauver des biens".
- c) Ajouter les mots "ou préserver la santé" immédiatement après le mot "vies".
- 18. A l'appui de la proposition visée à l'alinéa a) du paragraphe 17 ci-dessus, on a fait observer que le libellé actuel de ce paragraphe semblait libérer le transporteur de son obligation d'apporter une contribution en cas d'avaries communes ou de sauvetage lorsque le type de perte ou de dommage subi par les propriétaires des marchandises pour lesquelles le transporteur était normalement tenu à une contribution aux avaries communes ou aux frais de sauvetage résultait de "mesures prises pour sauver des vies" ou "de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer". Cette proposition visait à bien faire ressortir que, dans ce cas, le transporteur restait tenu de contribuer pour le montant approprié aux avaries communes ou aux frais de sauvetage. Toutefois, on a exprimé l'opinion que puisque le projet de convention contenait à l'article 24 une disposition expresse relative aux avaries communes, toute proposition visant à protéger des droits qui pourraient exister contre le transporteur en matière de contribution aux avaries communes ou aux frais de sauvetage devait être examinée à la lumière de cet article. Toutefois, le Comité a décidé de substituer le mot "ou" au mot "et" entre les mots "vies" et "de mesures raisonnables", car l'intention n'était pas d'exonérer le transporteur de responsabilité uniquement dans le cas où il prenait des mesures pour sauver à la fois des vies et des biens.
- 19. A l'appui de la proposition visée à l'alinéa b) du paragraphe 17 ci-dessus, on a fait observer qu'il serait difficile de déterminer si les mesures prises par un transporteur pour sauver des biens en mer étaient raisonnables ou non, ce qui créerait une incertitude quant à la question de savoir si le transporteur était responsable des conséquences de mesures prises. En outre, puisque l'exonération de responsabilité des transporteurs incitait ceux-ci à sauver des biens en mer, une incertitude quant aux limites de cette exonération pourrait avoir comme résultat regrettable de dissuader les transporteurs de tenter de sauver des biens en mer.
- 20. D'un autre côté, on a fait observer que le sauvetage de biens en mer n'était pas aussi important que celui des vies; s'il importait de prévoir une exonération absolue de responsabilité lorsqu'un transporteur tentait de sauver des vies, une telle exonération n'était pas nécessaire lorsque les mesures priscipar le transporteur visaient à sauver des biens. En outre, il était nécessaire de faire en sorte que le transporteur soit incité à peser le pour et le contre, au moment de déterminser s'il convenait qu'il tente de sauver des biens en mer, en comparant la valeur des biens qui pourraient être sauvés et le préjudice qu'une telle tentative pourrait causer aux chargeurs ou aux destinataires; le mot "raisonnables" permettait d'atteindre ce résultat. Si ce mot était supprimé, le transporteur pourrait sans engager sa responsabilité prendre des mesures pour sauver des biens de faible valeur tout en causant par là même un préjudice important aux chargeurs et aux destinataires. Après avoir examiné les arguments énoncés aux paragraphes 19 et 20 ci-dessus, le Comité a décidé de maintenir le mot "raisonnables".

- 21. A l'appui de la proposition visée à l'alinéa c) du paragraphe 17 ci-dessus, on a fait observer que le transporteur devrait être complètement exonéré de responsabilité pour les pertes ou dommages causés par les mesures prises pour préserver la santé d'une personne, et ce afin d'inciter les transporteurs à agir en ce sens. En réponse à cet argument, on a fait observer que si les mesures visant à préserver la santé visaient également à sauver des vies, le transporteur serait protégé en vertu du paragraphe 6 dans son libellé actuel. Toutefois, si les mesures en question étaient prises alors qu'il n'existait aucun danger de mort, les motifs n'étaient pas suffisants pour une exonération de responsabilité. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.
- 22. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies cu de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer."

### Article 5, paragraphe 7

"7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence."

#### X X X

- 23. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :
  - a) Supprimer ce paragraphe;
- b) Remplacer au début du paragraphe les mots "lorsqu'une faute ou négligence..." par les mots "lorsqu'une faute ou négligence ... réelle ou présumée en vertu du présent article";
  - c) Remanier le libellé de ce paragraphe de façon qu'il se lise comme suit :
  - "7. Lorsque le dommage résulte du concours de la faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires et d'un fait qu'il n'a pu éviter et aux conséquences desquelles il n'a pu obvier, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du dommage imputable à cette faute ou négligence, s'il établit la part du dommage qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence."
- d) Remplacer dans le texte anglais le mot "concurs" par le mot "contributes" ou le mot "combines".
- c) Remplacer dans le texte anglais l'expression "bears the burden of proving" par le mot "proves".
- 24. A l'appui de la proposition énoncée à l'alinéa a) du paragraphe 23 ci-dessus, on a fait observer que la règle posée au paragraphe 7 de l'article 5 était

incompatible avec les règles applicables en vertu de certaines législations dans les circonstances visées audit paragraphe 7. En effet, dans certaines législations, la responsabilité du transporteur, de ses préposés ou mandataires, et celle de l'autre personne dont la conduite concourait à causer le préjudice, étaient conjointes et solidaires et non pas proportionnelles comme le prévoyait ce paragraphe. On a également fait observer qu'une responsabilité conjointe et solidaire servait les intérêts du demandeur, puisque celui-ci pouvait recouvrer le montant total de l'indemnité auprès du transporteur. En revanche, en vertu de la règle posée dans ce paragraphe, le demandeur devrait engager des poursuite contre une personne autre que le transporteur pour se faire dédommager d'une partie du préjudice subi et il pourrait lui être difficile d'exercer une action contre ladite personne ou d'obtenir d'elle des dommages-intérêts.

- 25. Toutefois, on a exprimé l'opinion que la règle posée dans ce paragraphe était raisonnable, car il serait injuste de rendre le transporteur responsable de toute partie de la perte, du dommage ou du retard dans la livraison qui, comme l'aurait prouvé le transporteur, ne serait pas imputable à une faute ou à une négligence de sa part. On a également fait observer que la règle posée dans ce paragraphe existai également dans d'autres conventions, par exemple au paragraphe 5 de l'article 17 de la Convention CMR et à l'article 4 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage (Bruxelles, 1910). Après délibération, le Comité a décidé de ne pas modifier ce paragraphe quant au fond.
- 26. A l'appui de la proposition énoncée à l'alinéa b) du paragraphe 23 ci-dessus, on a fait observer qu'elle visait à établir clairement que la règle posée au paragraphe 7 ne s'appliquait pas uniquement lorsque la faute ou la négligence du transporteur avait été positivement établie, mais également lorsque la faute ou la négligence était présumée conformément au paragraphe l de l'article 5. En revanche, d'autres délégations ont estimé qu'une telle précision n'était pas nécessaire. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.
- 27. Le Comité a examiné la proposition énoncée à l'alinéa c) du paragraphe 23 ci-dessus, mais a décidé, après délibération, de ne pas l'adopter.
- 28. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter les deux propositions de caractère rédactionnel énoncées aux alinéas d) et e) du paragraphe 23 ci-dessus et a adopté le texte suivant :
  - "7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence."

### Adjonction proposée à l'article 5

29. Le Comité a examiné une proposition tendant à ajouter à l'article 5 le paragraphe indiqué ci-après en tant que nouveau paragraphe 4, et à rénuméroter les paragraphes 4 à 7 qui deviendraient paragraphes 5 à 8. Il était proposé que ce paragraphe soit mis entre crochets de manière à indiquer qu'il n'avait pas été adopté de manière définitive par la Commission, mais qu'il était soumis pour examen à la conférence diplomatique qui serait convoquée pour examiner le texte du projet de convention.

- /"4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, le transporteur n'est pas responsable du préjudice découlant ou résultant d'un acte, d'une négligence ou d'une faute nautique du capitaine, d'autres membres de l'équipage ou du pilote."/b/
- 30. A l'appui de cette proposition, on a fait valoir qu'elle ne visait à conserver au transporteur un moyen de défense qu'en cas de négligence ou de faute nautique. L'exception dont dispose le transporteur selon l'article 42) a) de la Convention de Bruxelles de 1924 pour négligence ou faute dans l'administration du navire serait supprimée. On a fait observer que la suppression de l'exception pour négligence ou faute de navigation aurait des conséquences préjudiciables pour les chargeurs. Par suite du transfert des risques qui s'ensuivrait, le transporteur serait dans l'obligation de contracter une assurance-responsabilité plus élevée pour faire face à l'augmentation de sa responsabilité. Cet accroissement des charges du transporteur serait répercuté sur le chargeur sous forme de taux de fret plus élevés. Comme l'assurance-responsabilité était plus coûteuse que l'assurance sur facultés, les chargeurs ne bénéficieraient pas d'une diminution correspondante des frais d'assurance des marchandises qu'ils auraient à contracter. En outre, il était plus commode pour les chargeurs d'assurer directement les marchandises chez des assureurs de leur choix auprès desquels ils pouvaient se faire rembourser directement que d'être couverts indirectement par l'assurance-responsabilité contractée par les transporteurs. On a également attiré l'attention sur la résolution 9 (VII) adoptée par la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la CNUCED à sa septième session dans laquelle la Commission a approuvé la conclusion que "le maintien du système actuel d'assurance sur facultés est indispensable, qu'on ne peut abandonner ce système et que toute modification radicale de la répartition des risques qui consisterait à substituer la responsabilité du transporteur à l'assurance de la marchandise serait particulièrement préjudiciable aux intérêts des pays en développement". On a également noté que puisqu'une erreur de navigation mettait en danger le navire, le transporteur aurait tout intérêt à prévenir une telle faute même si l'exception était supprimée et s'il n'encourait pas de responsabilité à l'égard du chargeur pour les pertes causées par une telle faute. On a en outre fait observer que les risques de la navigation maritime n'avaient pas diminué récemment de manière sensible et qu'il était donc justifié de conserver l'exception.
- 31. En sens contraire, on a fait observer qu'il n'existait pas de renseignements sur la base desquels il était possible de conclure que les coûts de transport augmenteraient par suite de la modification dans la répartition des risques qui se produiraient si l'exception était exclue. Même s'il devait y avoir accroissement des coûts, on a estimé que celui-ci serait minime. On a en outre fait observer que l'avis de la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la CNUCED cité plus haut visait une modification "radicale" consistant à remplacer l'assurance de la marchandise par la responsabilité du transporteur. Dans le contexte de l'étude établie par le secrétariat de la CNUCED (TD/B/C.3/120) à laquelle se réfère la résolution, une modification "radicale" signifiait le passage du système de la responsabilité fondé sur la faute à un régime de responsabilité absolue et au système du connaissement assuré. Le changement résultant de la suppression de l'exception pour faute de navigation ne pouvait donc pas être considéré comme "radical". On a en outre fait observer que les instruments modernes de navigation avaient presque éliminé les périls de la navigation maritime et que cette exception était devenue un anachronisme. On a

<sup>&</sup>lt;u>b</u>/ Cette proposition a été présentée par les délégations de la République fédérale d'Allemagne, du Japon, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

également noté que l'exclusion de l'exception pour faute de navigation faisait partie du compromis visant à créer un équilibre acceptable dans le cadre des dispositions sur la responsabilité de l'article 5 et que cette exclusion devait donc être maintenue.

- 32. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas accepter cette proposition.
- 33. Le représentant de l'URSS a déclaré qu'il n'acceptait pas cette décision du Comité et a réservé sa position sur la question de la "faute de navigation".

### "Article 6. Limites de la responsabilité

#### Variante A

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

#### Variante B

- 1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.
- b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à <u>la livraison</u> conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le <u>/double du/fret.</u>
- c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

### Variante C

- 1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.
- 2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :
- a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.
- b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'expartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

#### Variante D

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de

l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par colis ou par unité de changement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas :

# Sous-variante X : le /double du/ fret;

Sous-variante Y: Une somme équivalant à (x-y) a/ francs par colis ou par unité de chargement ou (x-y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

- c) En aucun cas le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.
- 2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :
- a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.
- b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

# Variante E

- 1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par colis ou unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.
- b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à <u>la livraison</u> conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le /double du/ fret.
- c) En aucun cas le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

a/ Etant entendu que (x-y) représentent des limites de responsabilité inférieures à celles prévues à l'alinéa a) du paragraphe 1.

2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, la limitation par colis ou par unité de chargement ne s'applique pas.

### Les paragraphes ci-après s'appliquent à toutes les variantes :

Par franc il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

La somme visée au paragraphe l du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 3 du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention."

X X

- 1. A propos de cet article, le Comité a étudié les questions ci-après :
- a) La limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur doit-elle être formulée en fonction du seul critère du poids des marchandises, ou en fonction du double critère du poids et du nombre de colis ou unités de chargement?
- b) La limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison doit-elle être exprimée en fonction du même critère que celui qui doit servir à déterminer la limite de responsabilité pour le préjudice résultant d'un fait du transporteur autre que le retard à la livraison, ou en fonction d'un critère différent?
- c) Doit-on conserver le "franc or" comme unité de compte aux fins du calcul de la limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur?
- d) L'article doit-il comprendre une disposition en vertu de laquelle la limite de responsabilité qui y est établie pourrait être modifiée par une déclaration du chargeur concernant la valeur des marchandises?
- e) L'article doit-il contenir une disposition spéciale régissant la limite pécuniaire de la responsabilité lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises?

# Critère unique ou double critère

2. En ce qui concerne la question mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe l ci-dessus, il a été dit qu'il serait préférable de formuler la limite pécuniaire de la responsabilité en fonction du seul critère du poids. Ce critère était facile à appliquer duns la pratique. De plus, il avait été adopté dans d'autres conventions de transport, à savoir la Convention du CIM 1/, la Convention CMR 2/ et la Convention

<sup>1/</sup> Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, Berne, 25 octobre 1962. Cette convention sera ci-après dénommée la Convention CIM.

<sup>2/</sup> Convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route, Genève, 19 mai 1956. Cette convention sera ci-après dénommée la Convention CMR.

de Varsovie 3/ et son application dans le cadre de ces conventions n'avait donné lieu à aucun problème. La principale objection à l'adoption de ce critère était que son application dans le cas d'une marchandise de faible poids mais de valeur aurait pour résultat que le demandeur n'obtiendrait pas une indemnisation suffisante. Mais on pouvait surmonter cette difficulté par les moyens suivants :

- a) En assurant les marchandises pour leur valeur réelle; ou
- b) En fixant un montant minimum que le transporteur devrait verser, même si le montant payable par lui en application de la règle normale de limitation de responsabilité était inférieur à ce minimum. A cette fin, on a proposé la disposition suivante :

"La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à /3/ unités de compte /(30) francs/ par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, mais la limite ne sera en aucun cas inférieure à /1 000/ unités de compte /10 000 francs/." 4/

c) En ajoutant une disposition en vertu de laquelle le chargeur pourrait écarter la limitation de responsabilité prévue par la Convention en déclarant la valeur des marchandises dans un connaissement ou un autre document de transport.

A l'appui de la proposition considérée, cn a également fait valoir que le critère utilisé pour le calcul du fret était le poids des marchandises, un fret plus élevé étant demandé pour les marchandises plus lourdes. Puisque des marchandises d'un faible poids donnaient lieu à la perception d'un fret peu élevé, il était normal que les limites pécuniaires de la responsabilité du transporteur pour ces marchandises soient aussi fixées à un niveau peu élevé. On a également fait valoir que l'expression "colis ou unité" utilisée à l'article 4 5) de la Convention de Bruxelles de 1924 avait donné lieu à des interprétations différentes selon les juridictions, et que le maintien de cette expression ou d'une expression analogue irait à l'encontre de l'unification du droit.

3. En sens contraire, on a fait remarquer que l'adoption du double critère du poids et du nombre de colis ou d'unités de chargement était plus équitable du point de vue du demandeur. Elle permettait à ceédernier d'obtenir une indemnité suffisante dans le cas d'un chargement de faible poids mais de grande valeur. En outre, le double critère offrait au demandeur la possibilité d'invoquer celui qui lui permettait d'obtenir une indernité plus élevée. Le double critère avait été adopté à l'alinéa a) de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968 5/ comme un compromis acceptable et devait être maintenu.

<sup>3/</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Varsovie, 12 octobre 1929. Cette convention sera ci-après dénommée la Convention de Varsovie de 1929.

<sup>4/</sup> Les chiffres entre crochets sont donnés à titre d'exemple.

<sup>5/</sup> 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 le 23 février 1968. Cet instrument sera dénommé ci-après le Protocole de Bruxelles de 1968.

4. Après délibération, le Comité a exprimé sa préférence pour une disposition fixant les limites pécuniaires de la responsabilité en fonction du double critère du poids et du nombre de colis ou autres unités de chargement. Toutefois, compte tenu du fait qu'au cours des débats le critère unique du poids des marchandises a recueilli un appui considérable, le Comité a été d'avis qu'il faudrait inclure dans le projet de convention qui serait soumis à une conférence de plénipotentiaires une variante où la limite de la responsabilité serait fixée en fonction du poids des marchandises.

### Critères à appliquer en cas de retard

- En ce qui concerne la question mentionnée à l'alinéa b) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer qu'il existait plusieurs considérations qui jouaient en faveur de l'adoption d'un critère différent pour établir les limites de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison et notamment pour exprimer ces limites en fonction du fret payable pour le transport des marchandises livrées tardivement. Il a été noté qu'en général, le préjudice causé par le retard à la livraison, par opposition au préjudice imputable à un autre fait du transporteur, n'était pas couvert par l'assurance maritime de marchandises. Le chargeur ou le destinataire ayant subi un préjudice de ce type devrait adresser sa réclamation au transporteur et non pas à un assureur. Il n'était par conséquent pas déraisonnable d'adopter une règle différente pour établir les limites de la responsabilité en cas de retard, et d'exprimer ces dernières en fonction du fret. On a également émis l'avis que l'un des facteurs pris en considération pour calculer le montant du fret était la durée estimative du transport. Si cette durée se prolongeait et aboutissait à un retard à la livraison, il était logique de lier l'indemnité payable par le transporteur au montant du fret. L'attention a été également attirée sur le fait que le paragraphe 3 de l'article 5 du projet de convention autorisait la personne ayant droit aux marchandises à les considérer comme perdues lorsque le retard à la livraison excède 60 jours; l'indemnité devrait alors être par conséquent calculée sur la base de la perte totale des marchandises. Il a donc été suggéré que si le retard à la livraison était inférieur à 60 jours, il était normal que l'indemnité soit calculée sur la base d'un critère différent. On a aussi fait observer que, dans certaines juridictions, le transporteur n'était souvent pas tenu pour responsable du retard, et que le fait d'engager sa responsabilité dans ce cas représentait pour lui une charge nouvelle et onéreuse. Il était par conséquent juste que sa responsabilité soit plus limitée dans ce cas que dans le cas de perte ou de dommage imputable à d'autres raisons que le retard à la livraison, et la limitation calculée sur la base du fret était une solution raisonnable.
- 6. En sens contraire, on a fait observer que le retard à la livraison et la perte ou le dommage aux marchandises avaient pour le destinataire des conséquences identiques, en ce sens qu'il subissait dans les deux cas une perte économique. Les pertes économiques dues au retard à la livraison pouvaient être aussi graves que celles dues à d'autres raisons. On a fait aussi remarquer que si les pertes dues à un retard à la livraison n'étaient pas couvertes par l'assurance sur facultés et ne pouvaient être remboursées que par le transporteur, il était normal de fixer une limite à la responsabilité du transporteur qui permettrait au chargeur d'être totalement indemnisé, ce qui ne serait pas le cas si la limite était calculée en fonction du fret. On a également émis l'avis que les propositions visant à limiter l'indemnité payable par le transporteur au montant du fret étaient liées à l'idée que le fret constituait un critère d'évaluation équitable des frais

encourus par le transporteur pour transporter des marchandises et reflétaient le principe que le transporteur ne devait pas être tenu pour responsable au-delà du montant de ces frais. Toutefois, les frais encourus par le chargeur à la suite d'un retard à la livraison n'étaient pas liés au fret et du point de vue du chargeur rien ne justifiait la limitation de l'indemnité à laquelle il avait droit au montant du fret.

7. Après délibération, le Comité a décidé d'établir les limites de la responsabilité pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison en fonction d'un critère différent de celui qui avait été retenu pour établir les limites de la responsabilité dans le cas d'une perte ou d'un dommage résultant de tout autre fait du transporteur. Le Comité a également décidé d'exprimer le montant de la limite de responsabilité en cas de retard en fonction du fret.

### Unité de compte

- 8. Au début du débat sur la question énoncée à l'alinéa c) du paragraphe l ci-dessus, le Comité a examiné une déclaration de l'observateur du Fonds monétaire international relative à la nature du droit de tirage spécial du Fonds monétaire international, et à la possibilité de l'utiliser comme unité de compte aux fins de l'article 6 du projet de convention.
- 9. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Conserver le "franc or" dans le projet de convention comme unité de compte aux fins de l'article 6, mais renvoyer la question du choix définitif de l'unité de compte à la conférence diplomatique qui examinera le projet de convention.
- b) Remplacer le "franc or" par le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international comme unité de compte aux fins de l'article 6.
- c) Adopter aux fins de l'article 6 la solution figurant à l'article VII du Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention de Varsovie 6/, en vertu duquel les Etats membres du Fonds monétaire international ont adopté le droit de tirage spécial comme unité de compte, alors que les Etats non membres du Fonds monétaire international ont adopté une unité de compte basée sur l'or.
- 10. Il a été largement reconnu que l'or ne constituait pas une base acceptable pour une unité de compte, en raison des fluctuations courantes du prix de l'or et parce que les taux de conversion des valeurs or en monnaies nationales n'étaient souvent pas fixés. Le Comité a cependant remarqué que le remplacement du "franc or" par le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international entraînerait des difficultés pour les Etats qui n'étaient pas membres du Fonds. En ce qui

<sup>6/</sup> Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

concerne la proposition visant à adopter la solution figurant à l'article VII du Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention de Varsovie, il a été déclaré que cette solution n'était pas satisfaisante dans la mesure où il n'y aurait pas d'unité de compte uniforme.

11. Après avoir examiné les variantes, le Comité a décidé de ne pas conserver le "franc or" comme unité de compte aux fins de l'article 6, et de laisser à la conférence diplomatique le soin de déterminer l'unité de compte lorsqu'elle examinerait le projet de convention.

### Déclaration de la valeur des marchandises

- 12. En ce qui concerne la question exposée à l'alinéa d) du paragraphe l ci-dessus, on a fait remarquer que le fait que l'article 6 ne comprenne pas de disposition en vertu de laquelle la limite de responsabilité pécuniaire qui y est établie pourrait être modifiée par une déclaration du chargeur concernant la valeur des marchandises, rendrait l'article nul dans certaines juridictions où il serait déclaré contraire à l'ordre public. On a remarqué que le paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 renfermait une disposition en vertu de laquelle un chargeur pouvait exclure l'application des dispositions concernant la limite de responsabilité pécuniaire en déclarant la valeur des marchandises, et qu'il faudrait ajouter une disposition semblable à l'article 6.
- 13. On a fait remarquer par ailleurs que la proposition ci-dessus pouvait être interprétée de deux façons différentes :
- a) En déclarant la valeur des marchandises, le chargeur aurait la possibilité d'exclure unilatéralement l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire fixée par l'article;
- b) La limite de la responsabilité pécuniaire ne serait modifiée qu'avec l'accord du transporteur une fois la valeur des marchandises déclarée.

A l'appui de l'interprétation figurant à l'alinéa a) du paragraphe 13 ci-dessus, on a fait remarquer que cette proposition serait sans objet si le transporteur était libre de refuser d'accepter une limite plus élevée de la responsabilité pécuniaire une fois la valeur des marchandises déclarée. En revanche, on a fait remarquer que, dans le cas d'une déclaration de la valeur effectuée conformément au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924, le chargeur et le transporteur seraient en fait d'accord pour modifier les limites de la responsabilité pécuniaire une fois la valeur des marchandises déclarée. En effet, dans la plupart des cas, le transporteur fixerait un fret plus élevé pour transporter des marchandises dont la valeur serait déclarée. Si ce fret plus élevé était accepté par le chargeur, il y aurait en fait un accord aux termes duquel la limite de la responsabilité pécuniaire serait annulée par le transporteur en échange du paiement d'un fret plus élevé par le chargeur.

14. On a également fait remarquer qu'il n'était ni utile ni souhaitable d'ajouter à l'article 6 une disposition particulière qui permettrait aux parties de modifier la limite de la responsabilité pécuniaire d'un commun accord si le chargeur déclarait la valeur des marchandises. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 23, un

transporteur peut augmenter ses obligations, et l'exclusion de l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire correspondrait à une augmentation des obligations du transporteur. L'insertion d'une disposition particulière à l'article 6 permettant aux parties d'exclure l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire si le chargeur déclarait la valeur des marchandises pourrait donner l'impression qu'il s'agissait là de la seule méthode acceptable pour exclure l'application de la limite pécuniaire, alors qu'on pourrait envisager d'autres circonstances dans lesquelles cette limite pourrait être supprimée pour des raisons valables, aux termes du paragraphe 2 de l'article 23. En revanche, on a fait remarquer que l'interprétation suivant laquelle le paragraphe 2 de l'article 23 permettait d'exclure l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire n'apparaissait pas immédiatement à la lecture de ce paragraphe. Il serait donc utile d'insérer dans l'article 6 une disposition particulière aux termes de laquelle les parties pourraient exclure l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire.

- 15. Après délibération, le Comité a décidé :
- a) D'adopter une disposition permettant au chargeur et au transporteur d'exclure d'un commun accord l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire spécifiée à l'article 6
  - b) D'insérer cette disposition à l'article 6.

### Dispositions particulières concernant les marchandises unitarisées

- 16. En ce qui concerne la question énoncée à l'alinéa e) du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait remarquer qu'il n'était pas souhaitable d'inclure dans l'article des dispositions particulières concernant les marchandises unitarisées, comme celles qui figurent au paragraphe 2 de la variante C, au paragraphe 2 de la variante D et au paragraphe 2 de la variante E, car ces dispositions allaient à l'encontre de la modernisation du transport par conteneurs. Toutefois, il a été largement reconnu que si le double critère de poids et "colis ou unités" était adopté, aux fins d'établir les limites de la responsabilité pécuniaire, il faudrait prévoir des dispositions particulières concernant la limite de la responsabilité pécuniaire dans le cas de marchandises unitarisées, à savoir lorsque les marchandises étaient groupées dans un conteneur, une palette ou tout engin similaire.
- 17. On a également fait remarquer que le libellé de la disposition fixant la limite de la responsabilité pécuniaire dans le cas de marchandises unitarisées à l'alinéa a) du paragraphe 2 des variantes C et D n'était pas assez clair, car il ne précisait pas si une énumération par le chargeur des colis ou unités contenus dans un engin de transport permettrait de déterminer la limite de la responsabilité pécuniaire même si le transporteur contestait cette énumération. On a fait remarquer néanmoins que cette énumération, si elle était effectuée par le chargeur, se ferait conformément à l'alinéa a) du paragraphe l de l'article 15 du projet de convention et que si le transporteur contestait cette énumération, il pourrait immédiatement faire une réserve conformément aux dispositions de l'article 16.

- 18. Après délibération, le Comité a décidé de faire figurer dans cet article une disposition identique à celle de l'alinéa a) du paragraphe 2 des variantes C et D de l'article 6.
- 19. Le Comité a adopté le texte suivant :

### "Article 6. Limites de la responsabilité

- "1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalent à (...) unités de compte par colis ou par unité de chargement ou (...) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.
- b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le /.../ 1/ fret /payable pour les marchandises ayant subi le retard / /payable en vertu du contrat de transport.
- c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.
- 2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe l du présent article se fait selon les règles ci-après :
- a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.
- b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engi. sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.
  - 3. Par unité de compte, on entend ... 2/.
- 4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

<sup>1/</sup> La question de savoir si la limite doit être le fret ou un multiple du fret devra être tranchée à la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

<sup>2/</sup> L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

# B. <u>Variante de l'article 6</u>: <u>Limites de la responsabilité 3</u>/

- 1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.
  - 2. Par unité de compte, on entend ... 4/.
- 3. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1."

<sup>3/</sup> Si la responsabilité pour retard à la livraison devait, aux termes de cette variante, être soumise à une limite de rosponsabilité spéciale, le paragraphe l de cette variante pourrait être complété par les alinéas b) et c) du paragraphe l du texte de base indiqué ci-dessus pour l'article 6. Il faudrait alors retoucher le libellé du paragraphe l de la variante.

<sup>4/</sup> L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

### "Article 7. Recours judiciaires

#### Article 7, paragraphe 1

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extracontractuelle."

x x x

- 1. Le Comité a examiné une proposition visant à ajouter les mots "ou autrement" à la fin de ce paragraphe.
- 2. A l'appui de cette proposition, on a fait valoir que selon certains systèmes juridiques une action dirigée contre un transporteur pouvait être fondée non seulement sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle mais également sur d'autres formes de responsabilité, par exemple la responsabilité quasi contractuelle. Il était donc souhaitable d'étendre la portée de ce paragraphe pour y inclure les actions fondées sur d'autres types de responsabilité. A ce propos, on a également fait observer que, dans le texte anglais, le titre de l'article 7 "Actions in Tort", n'était pas approprié.
- 3. Après délibération, le Comité a décidé
- a) Que les mots "founded in contract or in tort" figurant à la fin du paragraphe de la version anglaise seraient remplacés par les mots "founded in contract, in tort or otherwise", et que les mots "sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extracontractuelle" dans la version française seraient remplacés par les mots "sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement"; et
- b) Que le titre anglais de l'article serait remplacé par : "Application to non-contractual claims", le titre restant le même dans la version française.
- 4. Le Comité a adopté le texte suivant :

### "Article 7. Recours judiciaire

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extracontractuelle.

### Article 7, paragraphe 2

2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu du la Convention."

\* \* \*

- 5. La Commission a examiné une proposition tendant à remplacer les mots "un préposé ou mandataire du transporteur" par les termes "les préposés, les mandataires ou d'autres personnes agissant sur les instructions du transporteur".
- 6. A l'appui de cette proposition, on a fait valoir que les mots "les préposés, les mandataires ou d'autres personnes agissant sur les instructions du transporteur" figurent au paragraphe 3 de l'article 4 du projet de convention. Aux termes dudit paragraphe, la durée de la responsabilité du transporteur telle qu'elle est définie aux paragraphes 1 et 2 du même article inclut la période pendant laquelle les marchandises transportées sont sous la garde non seulement du transporteur lui-même mais encore de ses préposés, de ses mandataires ou d'autres personnes agissant sur ses instructions. On a fait remarquer que toutes ces personnes devraient être autorisées à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur pouvait invoquer en vertu de la Convention, et que la modification proposée permettrait de réaliser cet objectif.
- 7. Après délibération, la Commission a rejeté cette proposition en faisant valoir que :
- a) Il n'y avait aucune raison pour que les personnes ayant la garde de marchandises pendant que le transporteur en a la responsabilité soit automatiquement habilitées à se prévaloir des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que celui-ci;
- b) La modification proposée élargirait indûment le nombre des personnes qui pourraient se prévaloir des mêmes exonérations et limitations que le transporteur, en y incluant notamment les agents indépendants.
- 8. Le Comité a décidé de conserver le libellé actuel de ce paragraphe.

# "Article 7, paragraphe 3

- 3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention."
- 9. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :
  - "3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention."

### "Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Le transporte r ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. Le préposé ou mandataire du transporteur ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en ce qui concerne les dommages résultant d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou ce mandataire a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement."

# 1. Le Comité a examiné des propositions tendant à :

- a) Modifier cet article de façon à ce que le transporteur, outre les cas où il est déchu du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la première phrase de ce même article, ne puisse pas non plus se prévaloir de ce droit lorsque les dommages résultent d'un acte ou d'une omission commis par un préposé ou un mandataire du transporteur agissant dans l'exercice de ses fonctions soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement, comme il est spécifié dans cet article.
- b) Supprimer le membre de phrase "soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement".
- c) Remplacer systématiquement le mot "dommages" par les termes "perte, dommage ou retard".
- A l'appui de la proposition exposée à l'alinéa a) du paragraphe 1) ci-dessus, on a fait valoir que l'article ainsi modifié créerait une situation plus équitable pour le chargeur. Dans la plupart des cas, les transporteurs ne sont pas des particuliers mais des sociétés, lesquelles agissent toujours par l'intermédiaire de préposés et de mandataires. Or, si le transporteur ne perdait son droit de limiter sa responsabilité que dans les cas où les dommages résultent d'actes ou d'omissions qu'il a commis personnellement, il ne perdrait en fait que rarement la possibilité de se prévaloir de ce droit. Si, en vertu de la deuxième phrase de l'article 8, les préposés ou mandataires du transporteur ne pouvaient se prévaloir de la limitation de responsabilité lorsqu'ils agissaient avec l'intention de provoquer des dommages ou témérairement, comme il était spécifié dans cet article, il serait cependant très difficile au chargeur de savoir exactement quel est le préposé ou le manataire du transporteur qui a causé les dommages; il serait donc malaisé d'obtenir des dommages-intérêts qui ne soient pas soumis à une limitation pécuniaire à l'issue d'une action contre un préposé ou un mandataire du transporteur. En outre, il était plus avantageux pour le chargeur de poursuivre le transporteur plutôt que ces préposés ou mandataires, car il était plus probable que celui-ci disposerait des fonds nécessaires pour verser les dommages-intérêts auxquels il pourrait être condamné. On a également fait observer qu'en adoptant cette proposition, on harmoniserait les dispositions de l'article 8 avec les dispositions relatives à l'exclusion des limites de responsabilité du transporteur

figurant à l'article 29 de la Convention CMR et à l'article 25 de la Convention de Varsovie de 1929, modifiée par le Protocole de La Haye de 1955 7/.

- 3. En sens contraire, on a fait remarquer qu'il y avait plusieurs raisons de conserver aux dispositions actuelles de l'article 8 leur caractère limitatif. Le montant auquel la responsabilité du transporteur est limitée était l'un des principaux facteurs pris en considération lors du calcul des primes d'assuranceresponsabilité payables par le transporteur. S'il était certain que la limite pécuniaire fixée ne risquait pas d'être dépassée, il devenait plus facile de calculer les barèmes d'assurances et d'abaisser les primes, ce qui réduisait d'autant le coût des transports. Si l'on adoptait la proposition, on multiplierait les cas où le transporteur pourrait être déchu du droit de limiter sa responsabilité notamment en cas de vol commis par ses préposés ou mandataires. On a également fait remarquer que si la proposition était adoptée, le transporteur serait obligé de s'assurer contre les risques nouveaux qui lui étaient transférés et qui étaient jusqu'alors supportés par le chargeur et couverts par l'assurance sur facultés contractée par celui-ci. L'assurance-responsabilité étant plus onéreuse que l'assurance des marchandises, cela provoquerait une augmentation des frais de transports. On a également fait remarquer que cette proposition risquait d'entraîner un accroissement peu souhaitable du contentieux judiciaire du fait que les chargeurs chercheraient souvent à obtenir des transporteurs une indémnisation illimitée en s'efforçant de prouver que les préposés ou les mandataires du transporteur ont commis des actes ou des omissions soit avec l'intention de provoquer des dommages soit témérairement comme il est spécifié dans l'article 8. En outre, on a noté que la proposition permettrait peut-être d'harmoniser les dispositions de cet article avec les dispositions correspondantes de certaines conventions relatives aux transports, mais que l'actuel libellé de l'article 8 correspondait à celui de l'article 13 de la Convention d'Athènes de 1974, tandis que l'alinéa 2 de l'article 24 du Protocole de Guatemala 8/ était encore plus restrictif dans le sens qu'il fixait des limites qui ne pouvaient être dépassées quelles que soient les circonstances ayant donné naissance à la responsabilité.
- 4. En réponse à l'argument selon lequel les transporteurs se verraient très rarement déchus du droit de limiter leur responsabilité du fait qu'il leur était difficile d'établir qu'un acte ou une omission était personnellement imputable à une société de transports, on a proposé d'insérer la nouvelle phrase ci-après entre la première et la deuxième phrase de l'article 8 :

"Aux fins du présent article, le terme 'transporteur' s'entend également de tout administrateur, directeur ou autre personne appartenant à la direction de l'entreprise du transporteur et investi par ce dernier d'un pouvoir de décision, sous réserve que l'intéressé n'ait pas excédé ses pouvoirs."

<sup>7/</sup> Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929. La Haye, 28 septembre 1955.

<sup>8/</sup> Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, modifiée par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955. Signé à Guatemala le 8 mars 1971.

- 5. A l'appui de la proposition visée à l'alinéa b) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer que le terme "témérairement" que l'on suggérait de supprimer pouvait, dans certains systèmes juridiques, être interprété au sens de "par négligence". Comme aux termes de l'article 5, la responsabilité du transporteur était fondée sur la négligence, le transporteur pourrait, dans la pratique, se voir privé de toute limitation de responsabilité dans tous les cas où cette responsabilité serait mise en cause. Les mots "et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement" devaient être supprimés car ils risquaient aussi de priver le transporteur de son droit d'invoquer les limites de sa responsabilité dans de nombreux cas, car il lui serait extrêmement difficile de prouver qu'il ne pouvait prévoir les dommages. Par ailleurs, on a fait valoir que la "témérité" était une notion nettement différente de la "négligence" et qu'il convenait donc de la maintenir. Le Comité a également examiné des propositions tendant à ce que la phrase que l'on voulait supprimer soit remplacée par une référence à la "négligence grave" ou au "dol".
- 6. En ce qui concerne la proposition visée à l'alinéa c) du paragraphe l ci-dessus, il y a eu accord général pour que le mot "dommages", chaque fois qu'il apparaissait dans l'article, soit remplacé par les termes "perte, dommage ou retard".
- 7. Après délibération, le Comité a approuvé le texte ci-après qui représente un compromis entre les opinions de ceux qui pensent qu'il convient de ne prévoir aucune exception à l'application des dispositions de la convention relatives aux limites, et les partisans d'une responsabilité illimitée du transporteur dans les cas où il y a eu acte ou omission d'un préposé ou d'un mandataire commis avec l'intention de provoquer la perte, les dommages ou le retard ou témérairement :

# "Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

- 1. Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement, qu'il s'agisse d'un acte ou d'une omission :
  - a) Du transporteur lui-même;
- b) D'un employé du transporteur, autre que le capitaine et les membres de l'équipage, assumant, dans l'exercice de ses attributions, des fonctions de commandement pour la phase du transport au cours de laquelle cet acte ou cette omission a été commis; ou
  - c) D'un employé du transporteur, y compris le capitaine ou un membre de l'équipage, alors qu'il manipulait les marchandises ou s'en occupait dans l'exercice de ses attributions.
  - 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte. les

dommages ou le retard résultant d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement."

8. Les représentants du Japon, de la Pologne et de la République fédérale d'Allemagne se sont déclarés opposés au texte de l'article 8 tel qu'il est reproduit ci-dessus et ont réservé leur position. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne a exprimé l'opinion que l'article devait clairement spécifier qui étaient les préposés ou mandataires des transporteurs visés dans les diverses dispositions de l'article 8 et a déclaré que l'article 8, sous sa forme actuelle, risquait d'être une source de litiges.

#### "Article 9. Marchandises en pontée

#### Article 9, paragraphe 1

- l. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce ou aux règlements en vigueur."
- 1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
  - a) Supprimer les mots "aux usages particuliers à ce commerce";
- b) Compléter l'expression "ou aux règlements en vigueur" par une référence au système juridique auquel ces règlements se rattachent;
- c) Modifier le paragraphe de manière que, dans tous les cas où les marchandises sont transportées en pontée conformément à ce paragraphe, le transporteur soit tenu de mentionner ce fait sur le connaissement ou dans tout autre document constatant le contrat de transport.
- 2. A l'appui de la proposition visée au paragraphe l a) ci-dessus, on a fait observer que le sens du terme "usages" n'était pas clair. Il serait donc difficile d'établir si un transporteur était autorisé ou non à transporter les marchandises en pontée, conformément à des usages. Il n'était pas nécessaire de maintenir ces mots pour sauvegarder les usages relatifs à l'arrimage des conteneurs, car la plupart des connaissements ou autres documents de transport émis en cas de transport par conteneur prévoyaient expressément la possibilité de transporter les conteneurs en pontée. Contre la proposition, on a fait valoir que le sens du terme "usages" était clair dans le domaine du transport maritime et qu'il existait en fait des usages bien établis pour le transport en pontée dans certains commerces déterminés, comme celui du bois d'oeuvre. Le droit de placer les conteneurs en pontée n'était d ailleurs souvent régi que par l'usage, et il était particulièrement important de conserver l'expression à l'examen en vue du transport par conteneur. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir l'expression en question.
- 3. A l'appui de la proposition visée au paragraphe l b) ci-dessus, on a fait observer que le libellé actuel du paragraphe ne précisait pas le système juridique en fonction duquel les règlements devaient être appréciés et qu'il était pratiquement impossible de déterminer si un transporteur était autorisé à transporter des marchandises en pontée en vertu d'un règlement en vigueur. On a suggéré que le paragraphe précise que les règlements applicables étaient ceux du port de chargement ou de l'Etat du pavillon du navire. On a objecté à cette proposition que le fait de préciser dans le paragraphe quels seraient les règlements applicables ne résoudrait pas certains problèmes. Etant donné que les règlements en vigueur dans différents ports n'étaient pas uniformes et que certains d'entre

eux exigeaiem le transport en pontée de certains types de marchandises, un transporteur qui transportait des marchandises en pontée conformément aux règlements qui seraient spécifiés dans l'article pouvait encore contrevenir au droit applicable dans certains ports.

- 4. On a suggéré que l'on pourrait résoudre les difficultés notées ci-dessus en supprimant toute référence aux règlements. On a remarqué, d'autre part, que si l'on voulait limiter les cas où le transporteur était autorisé à transporter des marchandises en pontée en utilisant la tournure "ne ... que", il fallait mentionner les seuls règlements autorisant ce genre de transport.
- 5. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter la modification proposée.
- 6. A l'appui de la proposition visée au paragraphe 1 c) ci-dessus, on a fait valoir qu'elle permettrait de prévenir le chargeur, le destinataire et le tiers porteur du connaissement du fait que le transport était effectué en pontée. Ce renseignement était utile puisque le transport en pontée pouvait avoir un effet sur l'état des marchandises. On a objecté qu'il n'était pas possible d'indiquer que le transport avait lieu en pontée dans les cas où il n'était pas émis de document constatant le contrat de transport. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition 9/.
- 7. Le Comité a adopté le texte suivant :

## "Article 9. Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages particuliers à ce commerce ou s'il est exigé par les règlements en vigueur.

# Article 9. Paragraphe 2

- 2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement."
- 8. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Modifier le paragraphe de façon que, dans tous les cas où les marchandises sont transportées en pontée conformément au paragraphe 1, le transporteur soit tenu de mentionner le fait au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport;

<sup>9</sup>/ La proposition était appuyée par l'URSS, qui a réservé sa position sur la décision prise par le Comité. -105 -

- b) Modifier la deuxième phrase du paragraphe de façon que, lorsque les marchandises sont transportées en pontée mais qu'il n'en a pas été fait mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport, le transporteur ait la charge de prouver qu'il était autorisé à le faire en vertu de l'une des deux autres sources qui lui en ouvrent le droit aux termes du paragraphe l, à savoir les usages particuliers au commerce considéré ou les règlements en vigueur.
- 9. La proposition qui figure à l'alinéa a) du paragraphe 8 ci-dessus a été examinée en même temps que la proposition relative au paragraphe 1 de l'article 9 qui figure à l'alinéa c) du paragraphe 1 ci-dessus. Les arguments invoqués pour ou contre cette proposition sont les mêmes que ceux qui ont été invoqués dans le cas de la proposition relative au paragraphe 1 de l'article 9. Les vues exprimées au sujet de cette dernière sont présentées au paragraphe 6 ci-dessus.
- 10. A l'appui de la proposition qui figure à l'alinéa b) du paragraphe 8 ci-dessus, on a fait valoir que lorsque le transporteur n'a pas informé les chargeurs, les destinataires et les tiers détenteurs du connaissement que le transport était effectué en pontée en mentionnant le fait au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport, il était normal que le transporteur ait la charge d'établir qu'il était autorisé à transporter les marchandises en pontée, même dans les cas où cette autorisation ne découlait pas d'un accord conclu avec le chargeur.
- ll. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe tel qu'il était libellé.

# "Article 9, paragraphe 3

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles 6 et 8, de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement."

#### \* \* \*

- 12. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
  - a) Supprimer ce paragraphe et le remplacer par le paragraphe suivant :

"En cas de transport en pontée autorisé en vertu du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est dégagé de toute responsabilité pour les pertes, dommages ou retards à la livraison qui résulteraient des risques

particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur prouve que, dans les circonstances de l'espèce, la perte, les dommages ou le retard à la livraison peuvent être attribués à ces risques, le préjudice est réputé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit établi qu'il est en totalité ou en partie imputable à une faute ou à une négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires."

- b) Modifier le libellé de ce paragraphe :
  - i) Afin de préciser les effets du mot "inhérent"; et
- ii) Afin de préciser que les dispositions des articles 6 et 8 réglementant la limitation de la responsabilité du transporteur sont applicables quand le transporteur a placé les marchandises en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 9.
- 13. A l'appui de la proposition qui figure à l'alinéa a) du paragraphe 12 ci-dessus, on a fait valoir qu'il existait des risques particuliers inhérents au transport en pontée, par exemple les risques de dommages par gros temps, et qu'il était raisonnable d'exonérer le transporteur de sa responsabilité lorsque la perte ou les dommages résultaient de ces risques particuliers. Le Comité a noté que le nouveau paragraphe proposé s'inspirait du paragraphe 5 de l'article 5, en vertu duquel le transporteur était exonéré de sa responsabilité lorsque les dommages résultaient des risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants. En sens contraire, on a fait observer que les risques particuliers inhérents au transport en pontée étaient beaucoup moins graves que les risques inhérents au transport d'animaux vivants et que le transporteur disposait déjà, en vertu du paragraphe l de l'article 5, d'une protection en cas de dommages résultant des risques particuliers inhérents au transport en pontée évoqués au cours des délibérations, puisque ces risques constituaient des cas de force majeure. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.
- 14. Après délibération, le Comité a accepté la proposition qui figure à l'alinéa b) du paragraphe 12 ci-dessus et a décidé de conserver le paragraphe 3 de l'article 9 tel qu'il est libellé, sous réserve des remaniements de rédaction découlant de cette proposition.
- 15. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe l du présent article, ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article invoquer un accord pour le transport en pontée, le transporteur est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe l de l'article 5, de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résulte uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions des articles 6 et 8, suivant le cas."

#### Article 9, paragraphe 4

- 4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8."
- 16. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer ce paragraphe. Certaines délégations ont en effet jugé excessif que le transporteur soit déchu du droit de limiter sa responsabilité au cas où il transporterait des marchandises en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport de ces marchandises doit être effectué en cale. Le Comité a décidé de conserver le texte actuel de ce paragraphe, estimant que la rupture d'un tel accord constituait un acte suffisamment grave pour que le transporteur soit déchu du droit de limiter sa responsabilité.

# "Article 10. Responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitué

#### Article 10, paragraphe 1

- l. Lorsque le transporteur contractuel a confié l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci à un transporteur substitué, le transporteur contractuel n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur contractuel est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions."
- 1. A l'occasion de l'examen de ce paragraphe, le Comité était saisi :
- a) De propositions tendant à préciser le rapport entre ce paragraphe et l'article 11; et
- b) De propositions relatives à la définition du "transporteur substitué" au paragraphe 2 de l'article premier.
- 2. On a fait observer qu'il convenait de préciser la distinction entre les circonstances dans lesquelles c'était ce paragraphe qui s'appliquait et celles où c'était le paragraphe l de l'article ll. On a fait remarquer que le paragraphe l de l'article ll s'appliquait uniquement lorsque, au moment de la conclusion du contrat avec le chargeur, le transporteur contractuel spécifiait qu'il n'assurerait qu'une partie du transport et que le reste serait exécuté par un autre transporteur. Le paragraphe l de l'article 10 ne devait donc s'appliquer que lorsque, au moment de la conclusion du contrat, le transporteur n'avait pas apporté ces précisions et s'était engagé à assurer la totalité du transport, mais avait néanmoins confié en partie l'exécution du transport à un autre transporteur.
- 3. L'opinion a été exprimée que l'étendue de la responsabilité du transporteur contractuel, conformément aux dispositions de ce paragraphe, pour les actes ou omissions du transporteur substitué et de ses préposés ou mandataires dépendrait de la définition du "transporteur substitué". On a fait également observer à cet égard que lorsque le transporteur contractuel avait confié l'exécution du transport à un autre transporteur, et lorsque ce dernier l'avait à son tour confiée à un autre transporteur, ce troisième transporteur ne serait pas un transporteur substitué aux fins du paragraphe 1.
- 4. Le Comité, après avoir examiné diverses propositions, a adopté une définition du transporteur substitué. Cette définition ainsi qu'un résumé des débats qui ont conduit à son adoption figurent dans la partie du présent rapport consacrée aux délibérations du Comité sur l'article premier du projet de convention (voir par. 4 et 5).
- 5. Une nouvelle définition du transporteur substitué ayant été adoptée, le Comité a décidé de maintenir le texte de ce paragraphe sous réserve des modifications de rédaction rendues nécessaires par les nouvelles définitions du "transporteur" et du "transporteur substitué" à l'article premier du projet de convention.

6. Le Comité a adopté le texte suivant :

## "Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.

#### Article 10, paragraphe 2

2. Le transporteur substitué est lui aussi responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et celles de la seconde phrase de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.

#### X X X

- Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que dans ce paragraphe les mots "par lui effectué" soient remplacés par les mots "à lui confié". A l'appui de cette proposition on a fait valoir qu'elle élargissait de façon souhaitable la catégorie des transporteurs substitués responsables conformément aux dispositions de la Convention en vertu du paragraphe 2. Ainsi, lorsque des transporteurs successifs s'étaient vu confier l'exécution du transport, il pourrait être dans certaines circonstances avantageux pour le demandeur de poursuivre un transporteur substitué auquel avait été confiée l'exécution du transport mais qui ne l'avait pas exécuté lui-même plutôt que le transporteur substitué ayant en fait assuré le transport. La modification proposée permettrait également à un demandeur d'engager des poursuites contre un transporteur substitué qui n'aurait pas effectué le transport dont le transporteur contractuel lui avait confié l'exécution. Contre cette proposition, on a fait valoir que certaines dispositions de la Convention ne pourraient par normalement s'appliquer à un transporteur qui, en fait, n'exécutait pas le transport, puisqu'elles ne prenaient effet qu'en cas d'exécution du transport.
- 8. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter l'amendement proposé.
- 9. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "2. Le transporteur substitué est responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué."

#### Article 10, naragraphe 3

3. Tout accord particulier imposant au transporteur contractuel des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit."

\* \* \*

10. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que la phrase suivante soit ajoutée à la fin de ce paragraphe :

"Le transporteur restera néanmoins tenu par les obligations ou renonciations résultant dudit accord particulier."

- 11. A l'appui de cette proposition, on a fait observer que cette phrase ferait ressortir clairement que dans les cas où un transporteur contractuel avait contracté des obligations particulières qui ne lui incombaient pas en vertu de la Convention, on avait renoncé à des droits conférés par ladite convention, et avait ensuite confié l'exécution du contrat de transport à un transporteur substitué, le transporteur contractuel demeurait néanmoins tenu par les obligations particulières ou les renonciations en question. L'avis a également été exprimé que dans sa version actuelle, le paragraphe 3 aboutissait déjà à ce résultat sans qu'il soit besoin d'apporter des précisions supplémentaires; il n'était donc pas nécessaire d'ajouter la phrase proposée. On a également fait valoir que le libellé actuel était identique à celui du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention d'Athènes de 1974 et qu'il devrait donc être maintenu pour des raisons d'uniformité.
- 12. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter l'amendement proposé.
- 13. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "3. Tout accord particulier imposant au transporteur des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit. Que le transporteur substitué accepte ou non ces obligations ou ces renonciations, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier. 10/

## Article 10, paragraphe 4

4. Lorsque le transporteur contractuel et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire."

<sup>10/</sup> Le représentant du Royaume-Uni a déclaré qu'à son avis le paragraphe 3 de l'article 10 du projet de convention tel qu'il avait été modifié déployait les mêmes effets que le paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention d'Athènes de 1974.

- 14. Le Comité a examiné une proposition visant à modifier ce paragraphe de manière que, lorsqu'il n'était pas possible de déterminer si les pertes, les dommages ou le retard s'étaient produits pendant le transport effectué par le transporteur contractuel ou par le transporteur substitué, soient l'un et l'autre responsables conjointement et solidairement.
- 15. A l'appui de cette proposition, on a fait valoir qu'il était souvent difficile de déterminer si la perte ou le dommage s'était produit pendant le transport effectué par le transporteur contractuel ou par le transporteur substitué. Dans ces conditions, ce serait un avantage pour le demandeur de pouvoir se retourner, à son choix, contre le transporteur contractuel ou contre le transporteur substitué. A cela on a objecté que la proposition aurait pour effet d'étendre injustement la responsabilité du transporteur substitué. Le transporteur substitué s'était spécifiquement engagé à effectuer une partie du transport seulement et on ne pouvait pas le rendre responsable des pertes ou dommages qui s'étaient produits pendant la partie du transport qu'il n'avait pas lui-même assurée.
- 16. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter la proposition 11/.
- 17. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

#### Article 10, paragraphes 5 et 6

- 5. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur contractuel du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.
- 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué."

#### X X X

- 18. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :
  - "5. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.
  - 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué."

<sup>11/</sup> La proposition, qui a été faite par la Tchécoslovaquie, a été appuyée par un certain nombre de délégations.

#### "Article 11. Transport par transporteurs successifs

#### Article 11, paragraphes 1 et 2

- l. Lorsqu'un contrat de transport prévoit que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie du transport auquel s'applique le contrat et que le reste du contrat sera exécuté par une personne autre que le transporteur contractuel, la responsabilité du transporteur contractuel ainsi que celle du transporteur substitué est déterminée conformément aux dispositions de l'article 10.
- 2. Toutefois, le transporteur contractuel peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte, avarie ou retard à la livraison des marchandises qui ont été causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué, étant entendu qu'il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte, avarie ou ledit retard à la livraison ont été ainsi causés."

\* \* \*

- . Le Comité a examiné les propositions suivantes :
  - a) Supprimer les paragraphes 1 et 2 et les remplacer par le texte suivant :

"Lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie donnée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne autre que le transporteur contractuel, le contrat peut également stipuler que, nonobstant les dispositions du paragraphe l de l'article 10, le transporteur contractuel n'est pas responsable pour la perte, le dommage ou le retard à la livraison causés par des événements qui se sont produits pendant ladite partie du transport, alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué. Il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte, ledit dommage ou ledit retard à la livraison ont été causés par un tel événement."

b) Supprimer les paragraphes 1 et 2 et les remplacer par le texte suivant :

"Lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport faisant l'objet du contrat sera effectuée par une personne désignée autre que le transporteur contractuel, le contrat peut également stipuler que, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, le transporteur contractuel ne sera pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant la période spécifiée du transport; il est entendu toutefois que le chargeur ou le destinataire peut, en vertu d'une cession par le transporteur de ses droits contre le transporteur substitué ou de toute autre manière, intenter directement une action contre le transporteur substitué. Il incombe au transporteur contractuel de prouver que les pertes, dommages ou retards à la livraison ont été ainsi causés."

c) Supprimer les paragraphes 1 et 2.

- A l'appui de la proposition mentionnée au paragraphe 1 a) ci-dessus, on a déclaré qu'elle avait pour objet à la fois d'établir une distinction nette entre le type de contrat de transport régi par cet article et le type de contrat régi par l'article 10 et d'assurer, dans le cas considéré, une protection adéquate au chargeur ou au destinataire. Le type de contrat visé à l'article 11 était un contrat dans lequel le transporteur contractuel avait expressément convenu avec un chargeur de n'exécuter qu'une partie du transport et de n'être responsable que pour la partie qu'il avait accepté d'exécuter. Le reste du transport devait être confié à un transporteur substitué qui serait seul responsable de la partie du transport effectuée par lui. Cependant, le transporteur contractuel émettait un connaissement unique couvrant l'ensemble du transport. Le chargeur retirait un double avantage de cette forme de contrat. Premièrement, le transporteur contractuel concluait des arrangements pour le transport subséquent avec le transporteur substitué, ce qui épargnait au chargeur la nécessité de le faire. Deuxièmement, en matière de crédit documentaire, il était souvent nécessaire de présenter un connaissement unique couvrant l'ensemble du transport. Le chargeur ou le destinataire était protégé par le fait qu'au moment du contrat, le transporteur contractuel était tenu de stipuler qu'il ne serait responsable que pour une partie spécifiée du transport. De plus, pour dégager sa responsabilité en cas de perte ou dommage survenu pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué, le transporteur contractuel avait la charge de prouver que la perte ou le dommage s'était effectivement produit pendant cette période.
- Pendant les débats, il a été dit que le texte proposé ne protégeait pas suffisamment les droits du chargeur contre le transporteur contractuel ou le transporteur substitué. Etant donné que le chargeur n'avait pas de rapport contractuel avec le transporteur substitué, il se trouverait sans moyen de recours dans les cas où le transporteur contractuel s'exonérerait de responsabilité en établissant que la perte ou le dommage s'était produit pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué. De plus, certains transporteurs substitués étaient des entreprises qui n'avaient pas d'avoirs importants et qui risquaient donc de ne pas être en mesure de dédommager le chargeur; il était donc souhaitable de limiter plus strictement que ne le prévoyait la proposition considérée le droit du transporteur contractuel de s'exonérer de responsabilité. On a également fait observer qu'un connaissement direct serait privé d'une grande partie de sa valeur si le transporteur contractuel était autorisé à émettre un tel document tout en s'exonérant de toute responsabilité en cas de perte ou dommage survenant pendant que les marchandises seraient entre les mains d'un transporteur substitué. On a suggéré qu'il conviendrait de formuler une règle s'inspirant des dispositions de l'article 30 de la Convention de Varsovie de 1929, en vertu duquel le chargeur pouvait réclamer des dommages-intérêts au premier transporteur, le destinataire au dernier transporteur, le chargeur ou le destinataire étant dans tous les cas autorisé à demander une indemnisation au transporteur qui avait la garde des marchandises lorsque la perte, le dommage, ou le retard s'était produit.
- 4. La proposition mentionnée au paragraphe 1 b) ci-dessus a été présentée au Comité en réponse aux critiques dont la proposition visée au paragraphe 1 a) avait fait l'objet et qui ont été rappelées ci-dessus. Aux termes de la seconde

proposition, le transporteur contractuel ne pourrait s'exonérer de responsabilité que s'il était possible au chargeur ou au destinataire d'intenter une action directement contre le transporteur. Par conséquent, le chargeur ou le destinataire serait en mesure dans tous les cas de se retourner soit contre le transporteur contractuel soit contre le transporteur substitué. On a objecté à cette proposition qu'il risquait d'y avoir des incertitudes sur le point de savoir quand le chargeur ou le destinataire "pouvait" intenter directement une action contre le transporteur substitué. En effet, il était toujours possible au chargeur d'intenter une action contre un transporteur substitué, mais le tribunal saisi pourrait se déclarer incompétent. Cette incertitude quant au sens de la possibilité laissée au chargeur aboutirait à une incertitude quant à la répartition de la responsabilité entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué. Il a été dit aussi qu'il était inutile de chercher à donner au chargeur des droits contre le transporteur substitué par le moyen de la disposition proposée puisque ces droits lui étaient déjà clairement conférés en vertu du paragraphe 2 de l'article 10. On a également fait observer que le mot "désignée" à la troisième ligne de la proposition pourrait donner naissance à des difficultés d'application. En effet, au moment du contrat, le transporteur contractuel ne connaissait pas toujours l'identité du transporteur substitué, par exemple lorsqu'il savait seulement que le transport subséquent serait exécuté par un navire d'une conférence maritime.

- A l'appui de la proposition mentionnée au paragraphe 1 c) ci-dessus on a avancé que l'article ll était superflu parce que le type particulier de contrat de transport qu'il avait pour objet de régir n'avait pas besoin d'être soumis à une réglementation spéciale. Les obligations du transporteur contractuel en vertu de ce type de contrat étaient de transporter les marchandises sur une partie du voyage et d'exercer les fonctions de mandataires pour la partie restante du transport. Le transporteur contractuel ne pouvait donc émettre régulièrement un connaissement ou un autre document de transport que pour la partie du voyage qu'il s'était engagé à exécuter. Le transporteur substitué émettrait à son tour un connaissement ou un autre document de transport distinct couvrant la partie du voyage exécutée par lui. On s'est opposé à la suppression proposée de l'article en faisant valoir que, comme il a été noté au paragraphe 2 ci-dessus, l'émission d'un connaissement unique couvrant l'ensemble du transport était une nécessité commerciale. On a fait également observer qu'en l'absence d'une disposition comme celle de l'article ll autorisant le transporteur contractuel à s'exonérer de responsabilité en cas de perte ou dommage survenant pendant le transport subséquent, les transporteurs se refuseraient à émettre des connaissements directs, ce qui créerait un problème pour les chargeurs.
- 6. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

# "Article 11. Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable pour toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit alors que les marchandises

étaient sous la gard du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par cet événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde."

#### 'Article 12. Règle générale

Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur, le transporteur substitué, ou causés au navire, à moins que ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires."

\* \* \*

- 1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
  - a) Ajouter le paragraphe suivant à l'article, en tant que paragraphe 2 :
  - "2. Si le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans un délai raisonnable après que leur arrivée lui a été notifiée, le chargeur donne au transporteur, sur demande de ce dernier, les instructions voulues quant au sort à réserver aux marchandises. Si de telles instructions n'ont pas été données par le chargeur dans un délai raisonnable, le transporteur peut vendre les marchandises ou les céder de toute autre manière, et le chargeur demeure responsable des pertes, dommages ou frais que le produit de la vente des marchandises n'a pas permis de couvrir."
- b) Ajouter les mots "ses préposés ou mandataires" après le mot "chargeur" et les mots "ou retard" après le mot "dommages".
- 2. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa a) du paragraphe l ci-dessus, on a fait valoir que le transporteur rencontrait souvent des difficultés du fait que le destinataire ne venait pas prendre livraison des marchandises au lieu de destination. Il existait bien des lois internes régissant les droits du transporteur dans ces circonstances, mais il serait préférable d'harmoniser les droits nationaux au moyen d'une disposition expresse de la Convention. Ceux qui se sont opposés à la proposition ont fait observer que les différences existant dans le droit des divers pays ou les difficultés dans l'application des lois nationales n'étaient pas d'un caractère assez grave pour justifier l'insertion de dispositions expresses dans la Convention. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.
- 3. En ce qui concerne la proposition figurant à l'alinéa b) du paragraphe l ci-dessus, le Comité a décidé de ne pas ajouter les mots "ou retard" comme proposé, puisqu'il était rare dans la pratique que le transporteur subisse des pertes en raison d'un retard de la part du chargeur. Le Comité a toutefois décidé d'ajouter les mots "ses préposés ou mandataires" du fait qu'ils apportent à l'article une modification utile en lui permettant de couvrir la responsabilité des préposés ou mandataires du chargeur.
- 4. Le Comité a adopté le texte suivant :

"TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU CHARGEUR

# " Article 12. Règle générale

Le chargeur ne sera pas responsable des pertes subies par le transporteur ou le transporteur substitué, ni des dommages causés au navire, à moins que ces pertes ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne seront pas non plus responsables de ces pertes ou dommages à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

#### Article 13, paragraphe 1

"1. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur devra informer ce dernier de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur devra, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses."

- 1. Le Comité a examiné les propositions ci-après :
- a) Ajouter les mots "ou au transporteur substitué" après les mots "au transporteur";
  - b) Supprimer les mots "si besoin est",
  - c) Supprimer les mots "chaque fois que cela est possible".
- 2. L'argument avancé en faveur de la proposition visée dans le paragraphe l a) était que, dans certains cas, le chargeur pouvait remettre des marchandises dangereuses directement à un transporteur substitué. En pareil cas, le chargeur devait être tenu d'informer le transporteur substitué de la nature des marchandises et de lui indiquer, si besoin était, leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Toutefois, d'après le libellé actuel du paragraphe, le chargeur n'était pas tenu de donner ces informations ou indications au transporteur substitué. Il a été généralement reconnu que la proposition était utile, et à l'issue des délibérations, elle a été adoptée par le Comité.
- 3. L'argument avancé en faveur de la proposition tendant à supprimer les mots "si besoin est" était que dans le cas de marchandises dangereuses, il était toujours nécessaire que le chargeur informe le transporteur contractuel ou substitué de la nature du danger et des précautions à prendre. Il a été répondu que, dans certains cas, le transporteur pouvait déjà connaître le caractère du danger et les précautions à prendre et qu'il était alors inutile que le chargeur lui donne ces indications, par exemple dans le cas d'explosifs courants ou de marchandises dangereuses que le transporteur avait transportées précédemment et au sujet desquelles il avait reçu des indications appropriées du chargeur.
- 4. Le Comité a noté que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED avait proposé de remanier le paragraphe en maintenant les mots "si besoin est", mais en faisant en sorte qu'ils ne s'appliquent qu'à l'expression "les précautions à prendre".
- 5. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir les mots en question, mais de remanier le paragraphe dans le sens proposé par le Groupe de travail de la CNUCED.
- 6. L'argument avancé en faveur de la proposition tendant à supprimer les mots "chaque fois que cela est possible" était qu'il était presque toujours possible d'apposer une marque ou une étiquette indiquant que les marchandises étaient dangereuses. S'il était impossible de le faire, les instances judiciaires ou

d'arbitrage reconnaîtraient cette impossibilité et ne jugeraient pas que le chargeur avait été fautif en n'apposant pas de marque ou d'étiquette. Le maintien de ces mots serait une source d'incertitude quant à l'obligation du chargeur d'apposer une marque ou une étiquette appropriée. L'argument avancé à l'encontre de cette proposition était qu'il était impossible d'apposer une marque ou une étiquette sur certaines marchandises, par exemple des chargements en vrac, et que les mots "chaque fois que cela est possible" tenaient compte de ces réalités. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de supprimer les mots "chaque fois que cela est possible".

- 7. Le Comité a également décidé de remplacer dans le texte anglais à la première phrase du paragraphe, le mot "hands" par les mots "hands over" et de déplacer la première phrase du paragraphe l de l'article 13 en la faisant figurer au au paragraphe 2 de ce même article.
- 8. Le Comité a adopté le texte suivant :

#### "Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur apposera d'une manière appropriée sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses."

#### Article 13, paragraphe 2

"2. Les marchandises dangereuses peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité lorsqu'il les a chargées sans en connaître la nature et le caractère. Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses découlant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement."

- 9. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Ajouter les mots "ou le transporteur substitué" après le mot "transporteur" aux deux endroits où ce dernier mot figurait dans le paragraphe.
- b) Ajouter les mots "ou des précautions à prendre" après le mot "caractère" dans la deuxième phrase du paragraphe et ajouter le mot "dangereux" après le mot "caractère" aux deux endroits où ce dernier mot figurait dans le paragraphe.
- c) Remplacer les mots "en connaître la nature et le caractère" dans la première phrase, par les mots "connaître les renseignements prévus au paragraphe l du présent article" et remplacer l'expression "de leur nature ou de leur caractère" dans la deuxième phrase par les mots "des renseignements prévus dans le paragraphe l du présent article".
  - d) Supprimer les mots "directement ou indirectement" dans la deuxième phrase.
- 10. Les arguments présentés en faveur de la proposition visée à l'alinéa a) du paragraphe 9 ci-dessus étaient les suivants :

- a) Il était souhaitable de donner, au titre du paragraphe 2 de l'article 13 du projet de convention, non seulement au transporteur contractuel mais aussi au transporteur substitué, le droit de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives des marchandises dangereuses, dans les conditions fixées dans la première phrase du paragraphe; et
- b) Il était souhaitable que le chargeur soit responsable, dans la mesure définie dans la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 13, également dans les cas où des marchandises dangereuses étaient expédiées sans que le transporteur substitué ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère.
- 11. Pour ce qui était de l'intérêt de donner au transporteur substitué le droit décrit dans la première phrase du paragraphe 2 de l'article 13, il a été reconnu de manière générale :
- a) Qu'il faudrait donner ce droit au transporteur substitué lorsque les marchandises lui avaient été remises directement par le chargeur sans que celui-ci lui ait donné les renseignements prévus au paragraphe 1;
- b) Qu'il ne faudrait pas donner ce droit au transporteur substitué lorsque le chargeur avait remis les marchandises au transporteur contractuel et avait donné à ce dernier les renseignements prévus au paragraphe l mais le transporteur contractuel n'avait pas transmis les renseignements au transporteur substitué lorsqu'il lui avait remis à son tour les marchandises.
- 12. En ce qui concerne la responsabilité que le chargeur pouvait avoir envers le transporteur substitué en vertu de la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 13, dans les cas où les marchandises étaient expédiées sans que le transporteur substitué ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère, l'avis général a été que cette responsabilité ne devait être imposée que dans les cas où le transporteur substitué avait le droit de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives les marchandises, c'est-à-dire lorsque le chargeur avait remis directement les marchandises au transporteur substitué sans lui donner les renseignements prévus au paragraphe 1.
- 13. Le Comité est convenu en outre que même dans les cas où le chargeur n'avait pas donné les renseignements prévus au paragraphe l de l'article 13, il était raisonnable de ne pas reconnaître au transporteur contractuel ou au transporteur substitué le droit de débarquer, de détruire, ou de rendre inoffensives des marchandises dangereuses et de ne pas imputer de responsabilité au chargeur qui avait expédié des marchandises dangereuses, dans les circonstances suivantes :
- a) Si au moment où les marchandises étaient remises par le chargeur au transporteur contractuel ou au transporteur substitué, le transporteur avait en fait connaissance du caractère dangereux des marchandises; ou
- b) Si, lorsque des marchandises n'étaient pas remises par le chargeur à un transporteur contractuel ou à un transporteur substitué mais le transporteur les prenait en charge autrement, ce transporteur avait eu connaissance du caractère dangereux des marchandises au moment où il les avait prises en charge.

Le Comité a décidé que le paragraphe 2 devrait être remanié en fonction de ces décisions.

- 14. Les arguments avancés en faveur des propositions signalées dans les alinéas b) et c) du paragraphe 9 étaient que les modifications proposées harmoniseraient le libellé du paragraphe 2 avec celui du paragraphe 1. On a fait observer qu'en vertu du paragraphe 1 le chargeur devait informer le transporteur "de la nature des marchandises" et, si besoin est, indiquer "leur caractère dangereux et les précautions à prendre", alors que dans le paragraphe 2 l'absence de renseignements qui donnait au transporteur le droit, au titre de la première phrase de ce paragraphe, de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives les marchandises et imposait une responsabilité au chargeur au titre de la deuxième phrase de ce paragraphe 2, était définie sous l'angle de marchandises prises en charge par le transporteur sans qu'il "ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère". Il a été largement reconnu qu'il était souhaitable d'harmoniser le libellé des paragraphes 1 et 2.
- 15. L'argument avancé en faveur de la proposition tendant à supprimer les mots "directement ou indirectement" était que ces mots étaient inutiles puisque leur suppression ne modifierait en rien le sens de la phrase dans laquelle ils figuraient. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé d'adopter cette proposition.
- 16. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur devra informer, selon le cas, le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur n'exécute pas cette obligation, et si ce transporteur ou ce transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises,
  - a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué de toute perte résultant du chargement desdites marchandises, et
  - b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité.
  - 3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses."

#### Article 13, paragraphe 3

"3. Néanmoins, si de telles marchandises dangereuses embarquées alors qu'on en connaissait la nature et le caractère deviennent un danger pour le navire ou la cargaison, elles peuvent de la même façon être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu."

\* \* \*

17. On a fait observer que ce paragraphe pourrait aboutir à un résultat inéquitable dans le cas suivant : même si le chargeur donnait au transporteur à qui il remettait les marchandises les renseignements prévus au paragraphe l de cet article, les marchandises pouvaient, par suite d'une négligence du transporteur, arriver à présenter un danger réel pour le navire ou la cargaison et donc avoir à être

débarquées, détruites ou rendues inoffensives. Il n'était pas équitable de priver, dans ce cas, le chargeur de toute indemnité de la part du transporteur. On a répondu qu'un transporteur commettant une négligence de ce genre serait tenu de verser une indemnité en vertu des dispositions de l'article 5 relatives à la responsabilité.

- 18. On a également fait observer que, pour donner effet aux modifications apportées aux paragraphes 1 et 2 par le Comité, il y aurait lieu de tenir compte, à propos du paragraphe 3, du cas où le chargeur aurait donné au transporteur à qui il aurait remis les marchandises les renseignements prévus au paragraphe 1 de cet article, mais où ce transporteur n'aurait pas transmis ces renseignements à un second transporteur à qui il aurait remis à son tour les marchandises. Si, parce que ces renseignements n'avaient pas été transmis, les marchandises devenaient un danger pour le navire ou la cargaison pendant qu'elles étaient sous la garde du second transporteur et devaient être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, on ne voyait pas très bien si le chargeur avait un droit de recours contre l'un des transporteurs. On a fait observer, d'autre part, que s'il remettait les marchandises au second transporteur sans lui transmettre les renseignements pertinents, le premier transporteur commettait une négligence et était donc responsable en vertu des dispositions de l'article 5.
- 19. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de modifier le paragraphe compte tenu des modifications apportées aux paragraphes 1 et 2, de préciser dans le paragraphe que l'exonération de responsabilité qui y était prévue était fonction de l'application des dispositions de l'article 5 sur la responsabilité, et de le renuméroter en tant que paragraphe 4.
- 20. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "4. Dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent être invoquées, si les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou si le chargeur est responsable en application des dispositions de l'article 5."

#### "Article 14. Emission du connaissement"

#### Article 14, paragraphes 1 et 2

- "1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué, le transporteur contractuel doit délivrer au chargeur sur sa demande un connaissement portant entre autres les mentions précisées à l'article 15.
- 2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur contractuel. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur contractuel."

\* \* \*

- 1. Après délibération, le Comité a adopté quant au fond les paragraphes 1 et 2, sous réserve de toute modification de rédaction qui pourrait être nécessaire pour harmoniser le libellé de ces paragraphes avec celui d'autres articles adoptés par le Comité.
- 2. Sur recommandation du Groupe de travail, le Comité a décidé d'inclure en tant que nouveau paragraphe 3 une disposition s'inspirant du texte initial de l'alinéa j) du paragraphe 1 de l'article 15, à savoir que la signature apposée sur le connaissement "peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique", si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.
- 3. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"QUATRIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

#### "Article 14. Emission du connaissement

- l. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit délivrer au chargeur, sur sa demande un connaissement.
- 2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.
- 3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis."

#### "Article 15. Contenu du connaissement"

#### Paragraphe 1 (phrase d'introduction)

"l. Le connaissement doit conterir, entre autres choses, les indications suivantes :"

\* \* \*

- 1. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel de la phrase d'introduction du paragraphe 1.
- 2. Le Comité a noté que ni la Convention de Bruxelles de 1924 ni le paragraphe l de l'article 15 du projet de convention n'interdisaient de consigner les indications que le connaissement devait contenir selon ce paragraphe par un système électronique ou automatique de traitement de l'information.
- 3. Un représentant a exprimé une réserve à l égard de l'ensemble des indications qui, en vertu de ce paragraphe, devaient figurer au connaissement, en disant que le contenu du connaissement devrait être déterminé par la pratique commerciale.

#### Paragraphe 1, alinéa a)

"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;"

- 4. Le Comité a examiné s'il était souhaitable de maintenir la disposition de l'alinéa a) selon laquelle le transporteur devait indiquer au connaissement à la fois le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises tels qu'ils avaient été fournis par le chargeur.
- 5. Il a été dit que le transporteur ne devait être tenu de porter sur le connaissement que le nombre de colis ou de pièces <u>ou</u> le poids des marchandises. Les transporteurs n'avaient souvent pas de moyens raisonnables de vérifier le poids des marchandises et devraient alors mentionner une réserve sur le connaissement conformément au paragraphe l de l'article 16. La mention sur le connaissement d'une réserve concernant le poids des marchandises pourrait compromettre la valeur du connaissement à des fins de crédit documentaire.
- 6. Toutefois, il a été répondu que le nombre de colis ainsi que le poids des marchandises auxquelles se rapportait le connaissement étaient des renseignements importants pour les porteurs du connaissement et pour les banques de crédit. On a également déclaré que, conformément aux règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (version de 1974) de la Chambre de commerce internationale, une clause "quantité ou poids inconnu" ne compromettait pas la valeur du connaissement à des fins de financement.
- 7. On a fait remarquer que le poids était un des deux critères adoptés par le Comité pour la formulation de la limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur conformément à l'article 6. L'indication obligatoire du poids des marchandises était utile au cas où il serait nécessaire de déterminer la limite de la responsabilité du transporteur pour perte cu avaries.

8. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver l'alinéa a) du paragraphe l.

#### Paragraphe 1, alinéa b)

"b) L'état apparent des marchandises;"

\* \* \*

- 9. Le Comité s'est demandé s'il était souhaitable d'ajouter l'expression "ou de leur emballage" à la fin de l'alinéa b), afin de préciser que, s'agissant de marchandises emballées, le transporteur était tenu de mentionner uniquement l'état apparent de l'emballage.
- 10. Le Comité a noté que conformément à la définition des "marchandises" figurant au paragraphe 4 de l'article premier, le terme "marchandises" englobait également l'emballage et a donc décidé qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter l'expression "ou de leur emballage" à l'alinéa b).
- 11. On a fait observer qu'il suffisait d'exiger à l'alinéa b) qu'il soit fait mention de l'état apparent des marchandises ou de leur emballage si celui-ci était mauvais, étant donné que le paragraphe 2 de l'article 16 disposait que les marchandises étaient présumées avoir été en bon état apparent s'il n'était pas fait mention de leur état apparent au connaissement.
- 12. Le Comité a estimé que l'alinéa b), qui exigeait que l'état apparent des marchandises soit indiqué au connaissement, devait être maintenu tel quel. A cet égard, le Comité a fait observer que la Convention de Bruxelles de 1924 posait la même condition et qu'elle n'avait pas suscité de problèmes dans la pratique.

### Paragraphe 1, alinéas c) à g)

- "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;"

\* \* \*

13. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir tel quel le libellé des alinéas c), d) e), f) et g) du paragraphe l.

# Paragraphe 1, alinéa h)

"h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement;"

\* \* \*

14. Le Comité a décidé de maintenir l'alinéa h), mais en précisant que le nombre d'exemplaires originaux ne devait obligatoirement être mentionné au connaissement que s'il y en avait plus d'un.

- 15. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;"

#### Paragraphe 1, alinéa i)

"i) Le lieu d'émission du connaissement;"

\* \* \*

16. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir tel quel le libellé de l'alinéa i).

#### Paragraphe 1, alinéa j)

"j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom; la signature peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation, par tampon sous forme de symboles ou par tout autre moyen mécanique ou électronique, si la loi du pays où le connaissement est émis l'autorise;"

\* \* \*

- 17. Le Comité a observé que dans un certain nombre de pays il n'existait pas encore de règles concernant l'apposition des signatures par des moyens mécaniques ou électroniques. Il a donc décidé de maintenir l'alinéa j) quant au fond, mais de préciser le sens de la dernière phrase en la remaniant comme suit : "... si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.". Le Comité a également décidé de faire figurer l'énumération des moyens admis pour l'apposition des signatures dans un nouveau paragraphe 3 de l'article 14.
- 18. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;"

#### Paragraphe 1, alinéas k) et 1)

- "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; et
  - 1) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23."

\* \* \*

- 19. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir tel quel le libellé des alinéas k) et l) du paragraphe l.
- 20. Un représentant a réservé sa position en ce qui concerne l'alinéa 1).

Examen de propositions concernant des indications à ajouter à la liste figurant à l'article 15, paragraphe l

- a) Transport de marchandises en pontée
- 21. On a débattu de l'opportunité de prévoir qu'une mention appropriée soit portée au connaissement chaque fois que le transporteur était autorisé à transporter les marchandises en pontée. On a fait remarquer qu'il était très important, pour des raisons économiques et financières, que les chargeurs et les destinataires sachent que les marchandises seraient transportées en pontée.

- 22. On a fait observer qu'au moment où il prenait en charge les marchandises, notamment dans le cas où les marchandises étaient dans des conteneurs qui pouvaient indifféremment être transportés en pontée ou en cale, le transporteur ne savait pas nécessairement encore si les marchandises seraient transportées en cale ou en pontée.
- 23. Le Comité a estimé que lorsque le transporteur était autorisé à transporter les marchandises en pontée, une indication appropriée devait figurer au connaissement et il a décidé de modifier le paragraphe l en conséquence.
- 24. Le Comité a adopté le nouvel alinéa m) suivant :
  - "m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront cu pourront être transportées en pontée."
  - b) Transport de marchandises en conteneurs
- 25. Le Comité a examiné une proposition visant à stipuler au paragraphe 1 de l'article 15 que si les marchandises étaient transportées en conteneurs, il devait en être fait mention au connaissement.
- 26. Le Comité a repoussé cette proposition, en faisant valoir que le mot "marchandises" tel qu'il était défini au paragraphe 4 de l'article l s'appliquait aussi de toute évidence au conteneur ou à toute unité de transport similaire dans lesquels les marchandises étaient transportées.

#### Paragraphe 2

- "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 l du présent article, 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 formant 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'."
- 27. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 2 tel quel.

#### Paragraphe 3

- "3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement."
- 28. Le Comité s'est posé les questions suivantes au sujet du paragraphe 3 :
  - a) Celle de savoir si ce paragraphe devait être supprimé;
- b) Celle de savoir s'il était souhaitable de choisir parmi les indications prévues au paragraphe 1 de l'article 15 celles qui étaient nécessaires pour que le document de transport soit considéré comme un connaissement;

- c) Celle des sanctions en cas d'omission d'une ou plusieurs des mentions prévues au paragraphe 1 de l'article 15.
- 29. L'argument avancé en faveur de la suppression du paragraphe 3 était que la question de la validité juridique d'un document de transport tel qu'un connaissement devrait être tranchée suivant le droit interne applicable. En outre, la question de savoir si un document de transport donné était acceptable du point de vue économique relevait de la pratique commerciale internationale. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 3 quant au fond car cette disposition avait l'avantage d'indiquer clairement qu'un connaissement ne perdait pas nécessairement sa validité pour la simple raison qu'il ne contenait pas toutes les mentions prévues au paragraphe 1 de l'article 15.
- 30. Le Comité a examiné la question de savoir s'il était souhaitable de distinguer parmi les indications prévues au paragraphe l de l'article 15, les éléments qui devaient nécessairement figurer dans un document pour que celui-ci soit considéré être un connaissement. On a rappelé que cette question avait fait l'objet de longues discussions au sein du Groupe de travail de la Réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI et que le Groupe de travail avait adopté le libellé actuel du paragraphe 3 parce que ses membres n'avaient pas réussi à s'entendre sur ce que devaient être ces indications obligatoires. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas spécifier au paragraphe 3 les éléments devant figurer obligatoirement dans un connaissement.
- 31. Le Comité a décidé d'ajouter au paragraphe 3 une disposition précisant que l'omission d'une ou plusieurs des indications requises pour un connaissement n'affectait pas la validité de ce dernier à condition que le document réponde, par les indications qu'il contenait, à la définition du terme "connaissement", figurant au paragraphe 6 de l'article 1 du projet de convention.
- 32. Le Comité a examiné une proposition selon laquelle le défaut d'une ou plusieurs mentions dans le connaissement priverait le transporteur du bénéfice des dispositions de l'article 6 concernant les limites de la responsabilité. Le Comité n'a pas adopté cette proposition car il a estimé qu'une telle sanction serait trop sévère du fait qu'elle ne faisait pas de distinction entre les diverses mentions qui pouvaient avoir été omises et qu'en tout état de cause, la proposition représentait une dérogation considérable au système de limitation de la responsabilité du transporteur établi aux articles 6 et 8.
- 33. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois qu'il remplisse les conditions exigées au paragraphe 6 de l'article premier."

#### "Article 16. Connaissement : réserves et force probante"

### Article 16, paragraphe 1

"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 ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons 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 ou ladite personne doit faire mention spéciale de ces raisons ou des inexactitudes, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants."

\* \* \*

#### 1. Le Comité a examiné :

- a) L'opportunité de conserver l'obligation faite au transporteur de "faire mention spéciale" au connaissement des raisons qu'il a de savoir ou de soupçonner que certaines indications particulières du connaissement ne représentent pas exactement les marchandises, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants;
- b) La question de savoir si l'expression "moyens de contrôle suffisants" impliquait que le transporteur devait ouvrir les conteneurs plombés afin de vérifier les marchandises qui y étaient renfermées.
- 2. Il a été proposé de remplacer au paragraphe l de l'article 16 l'obligation faite au chargeur de "faire mention spéciale" au connaissement de ses raisons de savoir ou de soupçonner que certaines indications du connaissement ne correspondaient pas exactement aux marchandises, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants par une disposition en vertu de laquelle le transporteur aurait seulement à insérer une réserve au connaissement sans être tenu d'indiquer les motifs sur lesquels la réserve se fondait. Dans le même ordre d'idées, il a été proposé que le transporteur ait la possibilité de mentionner ses réserves au connaissement et d'en exposer les motifs dans un document séparé. A l'appui des propositions d'amendement ci-dessus, les arguments suivants ont été avancés :
- a) L'obligation de "faire mention spéciale" du motif des réserves sur le connaissement était contraire à la pratique actuelle, serait une charge pour le transporteur et ralentirait considérablement les opérations de chargement;
- b) Les préposés et mandataires du transporteur qui prenaient en charge les marchandises n'avaient ni le temps ni les compétences voulues pour exposer les raisons des réserves d'une manière juridiquement satisfaisante;
- c) L'obligation d'exposer en détail les motifs des réserves dans le connaissement conduirait fréquemment à des litiges.
- 3. En réponse à ces propositions, on a fait valoir que la prescription du paragraphe 1, selon laquelle le connaissement doit préciser les motifs de la réserve pour que celui-ci ait un effet juridique, devait être conservée pour les raisons suivantes :

- a) Le texte du paragraphe l avait pour objet de protéger les destinataires et les tiers des réserves non motivées, que l'on rencontrait fréquemment et qui pouvaient figurer dans le texte imprimé des connaissements, signalant que les indications portées au connaissement n'avaient pas pu être suffisamment contrôlées;
- b) L'obligation visée au paragraphe 1 pouvait être satisfaite dans la pratique par l'apposition d'un timbre sur le connaissement exposant brièvement les raisons de la réserve:
- c) L'obligation formulée servait à sauvegarder la valeur commerciale du connaissement en garantissant que les marchandises y seraient décrites exactement.
- 4. Après délibération, le Comité a décidé de conserver la disposition du paragraphe l selon laquelle, pour qu'une réserve ait un effet juridique, le connaissement devait non seulement en faire mention mais aussi énoncer les motifs sur lesquels elle était fondée.
- 5. Le Comité a examiné une suggestion tendant à ce que le paragraphe l'indique clairement que le transporteur qui émettait le connaissement, s'il avait le droit d'y porter les réserves autorisées en vertu de ce paragraphe, n'en avait cependant pas l'obligation. On a fait observer que le fait que le paragraphe l'stipule que le transporteur "doit" ou "peut" faire mention spéciale des réserves avait peu d'importance pratique compte tenu du paragraphe 3 de l'article 16 qui disposait qu'à l'égard des tiers ayant agi de bonne foi, le transporteur était tenu par la description des marchandises figurant au connaissement et pouvait seulement se prévaloir des réserves qui étaient autorisées en vertu du paragraphe l du même article et qu'il avait en fait portées au connaissement dans les formes requises. Le Comité a décidé de conserver au paragraphe l la stipulation que le transporteur "doit" faire mention spéciale des réserves, de façon à souligner qu'il était tenu de mentionner au connaissement toutes les réserves autorisées en vertu du paragraphe l de l'article 16.
- 6. Le Comité a examiné la possibilité d'ajouter au paragraphe l une disposition qui préciserait que l'expression "moyens de contrôle suffisants" n'impliquait pas l'ouverture des conteneurs plombés. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas insérer une disposition de ce type au paragraphe l car il a jugé que le texte, par la simple mention des moyens de contrôle <u>suffisants</u>, permettait de couvrir le cas particulier des conteneurs plombés et que le fait de traiter expressément au paragraphe l du cas des conteneurs plombés à l'exclusion d'autres cas particuliers, par exemple le cas fréquent dans lequel le poids des marchandises n'a pas pu être vérifié dans un délai raisonnable, risquait de donner lieu à des argumentations a contrario.
- 7. Le Comité a cependant noté que l'expression "moyens de contrôle suffisants" n'impliquait pas que les conteneurs plombés devaient être ouverts pour vérifier les marchandises qui s'y trouvaient.
- 8. Le Comité a adopté le texte suivant :

# "Article 16. 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 ou la personne

émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons 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 ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes ou la raison de ses soupçons, ou l'absence de moyens de contrôle suffisants."

#### Article 16, paragraphe 2

"2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom n'avait pas fait mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent."

\* \* \*

9. Après délibération, le Comité a décidé de conserver tel quel le paragraphe 2 de l'article 16.

#### Article 16, paragraphe 3

- "3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe l 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, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement."

- 10. Le Comité a examiné une proposition selon laquelle les mots de l'alinéa b) "y compris tout destinataire", jugés inutiles, devaient être supprimés. Toutefois, le Comité a décidé de maintenir cette expression en faisant valoir que, dans certaines législations nationales, il n'allait pas de soi qu'un destinataire devrait être considéré comme un tiers auquel avait été transmis le connaissement.
- ll. On s'est également demandé s'il était ou non souhaitable d'ajouter à l'alinéa b) du paragraphe 3 une disposition qui limiterait le nombre de cas dans lesquels le transporteur pourrait invoquer une réserve qu'il avait portée sur le connaissement parce qu'il avait des raisons de soupçonner l'exactitude d'une indication y apparaissant. On a proposé que le transporteur ne soit pas autorisé à invoquer une telle réserve lorsque, en utilisant les moyens de contrôle suffisants à sa disposition, il aurait pu s'assurer que l'indication était en fait inexacte. On a fait valoir que cette disposition inciterait les transporteurs à toujours utiliser tous les moyens suffisants dont ils disposaient pour contrôler les marchandises et protégerait donc les tiers qui se fieraient de bonne foi à la description des marchandises figurant dans le connaissement.

- 12. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter la proposition susmentionnée car, d'une part, le paragraphe l'exigeait déjà du transporteur qu'il utilise tous les moyens de contrôle suffisants qui étaient à sa disposition et parce que, d'autre part, les tiers auraient beaucoup de mal à prouver ce que le transporteur "aurait dû savoir", s'il avait utilisé des moyens suffisants pour contrôler les marchandises.
- 13. Le Comité a décidé de conserver tel quel le libellé du paragraphe 3.

# "Article 16, paragraphe 4

"4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa k), ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret n'est dû par le destinataire. 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."

- 14. On a examiné la question de savoir si le paragraphe 4, qui énonçait les conséquences juridiques de la non-indication sur le connaissement du fait que le fret était dû par le destinataire lors de la livraison des marchandises, devait être maintenu.
- 15. On a proposé de supprimer le paragraphe 4 car il était généralement prévu dans les contrats de transport de marchandises par mer que le fret ou une partie du fret n'était dû que lorsque les marchandises avaient été transportées. En revanche on a également soutenu que le paragraphe 4 devait être maintenu car il garantissait aux destinataires et aux autres tiers qu'ils ne seraient pas contraints de payer le fret lorsque le connaissement ne contenait aucune indication à ce sujet.
- 16. Après délibération, le Comité a décidé que le fond du paragraphe 4 de l'article 16 devait être retenu.
- 17. Le Comité a examiné une proposition tendant à étendre la portée du paragraphe 4 de façon à couvrir également les conséquences juridiques entraînées par le fait qu'il n'était pas mentionné dans le connaissement que les surestaries encourues au port de chargement seraient dues par le destinataire. Il a été déclaré que les surestaries devraient être assimilées au fret et que le destinataire ne devrait être tenu pour responsable de leur paiement que si une indication à cet effet figurait dans le connaissement.
- 18. Cependant, on a dit également que les dispositions du paragraphe 4 ne devraient pas être étendues aux surestaries. Une telle modification de ce paragraphe aurait en effet pour conséquence de retarder la remise des connaissements car les transporteurs voudraient d'abord savoir si des surestaries avaient été ou non encourues au port de chargement.
- 19. Après délibération, le Comité a décidé d'étendre la portée du paragraphe 4 de façon à couvrir les conséquences juridiques de la non-indication dans le connais-sement du fait que le fret ou des surestaries étaient dus par le destinataire.

- 20. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe l, alinéa k) ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, ou n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret, ni surestaries ne sont dus par le destinataire. 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."

## "Article 17. Garanties données par le chargeur

#### Article 17, paragraphe 1

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 en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur."

\* \* \*

- 1. Le Comité a adopté cet article, sous réserve que dans la deuxième phrase du texte anglais les mots "inaccuracies of such particulars" soient remplacés par les mots "inaccuracies in such particulars", et sous réserve des modifications de forme nécessaires pour en harmoniser le libellé avec celui d'autres articles.
- 2. Le Comité a adopté le texte suivant :

#### "Article 17. Garanties données par le chargeur

l. 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 toute perte résultant d'inexactitudes dans 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 en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur."

# Article 17, paragraphes 2, 3 et 4

- "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, 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 valable contre le chargeur sauf lorsque 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 au 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 l du présent article.

4. Dans le cas visé 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 au connaissement."

- 3. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que les paragraphes 2, 3 et 4 soient supprimés.
- 4. En faveur de la suppression de ces paragraphes, on a fait valoir les raisons suivantes :
- a) Le fait de conserver ces paragraphes aurait pour effet d'accroître le nombre de connaissements avec réserves émis par les transporteurs. En vertu du droit actuel, le transporteur pouvait, en se fondant sur la lettre de garantie fournie par le chargeur, s'abstenir de porter une réserve sur le connaissement si la différence entre l'état apparent des marchandises et les indications fournies par le chargeur était infime. Toutefois, si la validité des lettres de garantie devenait incertaine, le transporteur faisait toujours une réserve en pareil cas. Aucune banque n'accepterait alors de payer une lettre de cfdit documentaire contre remise d'un connaissement.
- b) L'émission par le transporteur d'un connaissement net en échange d'une lettre de garantie remise par le chargeur résultait d'un accord qui était toujours proposé par le chargeur dans son propre intérêt. Si, dans ces conditions, l'émission d'un connaissement net constituait une fraude, la partie qui en serait principalement responsable et qui en tirerait avantage serait le chargeur. Toutefois si on ne reconnaissait aucun effet à la lettre de garantie en cas de fraude, le chargeur serait dans une meilleure position que le transporteur.
- c) En cherchant à réglementer les accords entre transporteur et chargeur concernant l'émission de connaissements nets par le transporteur, on sortirait des limites de la Convention. Ces accords étaient régis par la législation nationale applicable, qui contenait des dispositions visant les abus auxquels ces accords pouvaient donner lieu. A cet égard, on a noté qu'en fait ces accords étaient dans de nombreux cas réglementés par les droits nationaux.
- d) Le maintien des paragraphes 2, 3 et 4 du projet de convention reviendrait dans une certaine mesure à cautionner sur le plan international une pratique susceptible de donner lieu à des abus et serait contraire aux dispositions des législations nationales qui permettaient actuellement de réprimer les abus éventuels.
- 5. Il a été préconisé de conserver ces paragraphes pour les raisons suivantes :
- a) Les dispositions du paragraphe 2 n'invalidaient les connaissements nets émis sur la foi de lettres de garanties que lorsque le transporteur, en s'abstenant de faire une réserve, avait eu l'intention de léser un tiers. Il serait souhaitable de maintenir les dispositions du paragraphe 2 qui n'allaient que de manière limitée à l'encontre des pratiques actuelles et des lois en vigueur.
- b) Certains droits nationaux contenaient déjà des dispositions analogues à celles des paragraphes 2, 3 et 4. Ces dispositions n'avaient pas incité les transporteurs à émettre fréquemment des connaissements avec réserves. Il n'y avait donc pas lieu de craindre que les paragraphes 2, 3 et 4 provoquent une augmentation du nombre de connaissements avec réserves.

- c) D'autres dispositions du projet de convention réglementaient les relations entre le transporteur et le chargeur. Il n'y avait donc pas de raison valable de soutenir que les accords entre le chargeur et le transporteur concernant l'émission de connaissements nets étaient exclus du domaine d'application du projet de convention.
- d) Le fait de s'en remettre à cet égard au droit national applicable ne résoudrait pas la question qui se posait souvent de savoir quelle était la loi interne applicable. Par ailleurs, il apparaissait que les lois nationales divergeaient sur ce point d'un pays à l'autre et il serait donc souhaitable d'unifier le droit applicable en la matière en conservant des dispositions de la Convention.
- 6. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ces paragraphes 12/.
- 7. Le Comité a adopté les textes suivants :
  - "2. Toute lettre de garantie ou de convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de toute perte 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, 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 valable contre le chargeur sauf lorsque 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 au connaissement. Si dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisationndu chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.
  - 4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente convention, de toute perte subie par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement."

<sup>12/</sup> Les Etats qui se sont prononcés en faveur de la suppression de ces paragraphes constituent une minorité non négligeable. La délégation japonaise et un certain nombre d'autres délégations ont réservé leur position au sujet des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17.

#### "Article 18. 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."

\* \* \*

- 1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
  - a) Remplacer le libellé actuel de l'article par le texte suivant :

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

b) Remplacer le libellé actuel de l'article par le texte suivant :

"Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement à la demande du chargeur, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites."

- c) Compléter cet article par des dispositions régissant les points suivants en ce qui concerne les documents autres que les connaissements :
  - i) L'obligation du transporteur de livrer au port de destination;
  - ii) Le fait que le chargeur conserve le droit de disposer des marchandises tant qu'elles n'ont pas atteint le port de destination;
  - iii) Les incidences de la mention dans le document d'autres conditions régissant le transport des marchandises.
- 2. L'argument avancé en faveur de la proposition visée dans le paragraphe l a) était qu'il arrivait fréquemment qu'un contrat de transport soit conclu avant que le transporteur ne prenne en charge les marchandises qui faisaient l'objet dudit contrat. L'établissement d'un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport ne devait donc pas être considéré, comme c'était le cas dans le présent article, comme faisant foi de la prise en charge des marchandises telles qu'elles y étaient décrites. Aux termes du texte proposé, en revanche, un document ne faisait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y étaient décrites que lorsque le transporteur avait délivré un document pour constater à la fois un contrat de transport et la réception ou l'acceptation des marchandises.
- 3. L'argument avancé en faveur du maintien du libellé actuel était que, très souvent, la conclusion du contrat et la prise en charge des marchandises par le transporteur avaient lieu simultanément. Si le transporteur n'avait pas pris les marchandises en charge lorsque le document constatant le contrat de transport était établi, le transporteur avait la faculté, aux termes du libellé actuel, de prouver qu'en fait il n'avait pas pris en charge les marchandises telles qu'elles étaient décrites dans le document, le libellé actuel n'établissant qu'une présomption

réfutable. En outre, selon le libellé proposé, un document constatant la réception et l'acceptation des marchandises était considéré comme faisant foi, sauf preuve contraire, d'une prise en charge des marchandises telles qu'elles y sont décrites. Etant donné que la réception ou l'acceptation équivalait à la prise en charge, l'établissement d'une présomption quant à la prise en charge était superflu si le document lui-même constatait la réception ou l'acceptation.

- 4. En ce qui concerne la proposition visée dans l'alinéa b) du paragraphe l ci-dessus, on a fait observer que le libellé proposé restreignait le champ d'application de la présomption de prise en charge au cas où le document constatant le contrat de transport avait été délivré "à la demande du chargeur". Il a été largement reconnu qu'une telle restriction n'était pas souhaitable étant donné que ces documents étaient souvent établis par les transporteurs sans que les chargeurs le demandent.
- 5. L'argument avancé en faveur des propositions visées dans l'alinéa c) du paragraphe l était que l'utilisation de documents autres que des connaissements pour constater des contrats de transport par mer était de plus en plus fréquente et qu'il était souhaitable de réglementer, dans le projet de convention, certains des droits et des obligations essentiels du transporteur et du chargeur au titre de ces documents. On a fait valoir à l'encontre de ces propositions que, pour réglementer ces droits et ces obligations, il faudrait des dispositions détaillées qui dépasseraient le cadre de la Convention.
- 6. A l'issue de ses délibérations, le Comité n'a adopté aucune des propositions visées dans le paragraphe l et a maintenu le libellé actuel de cet article.

#### "CINQUIEME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

## "Article 19. Avis de perte, de dommage ou de retard

#### Article 19, paragraphe 1

"1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette remise constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel."

- 1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
- a) Remanier les deux premières lignes du paragraphe comme suit : "à moins qu'un avis des pertes ou dommages ne soit donné ou que la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit indiquée par écrit au".
- b) Ajouter les mots "ou à toute autre personne habilitée à prendre livraison des marchandises" immédiatement après le mot "destinataire".
- c) Ajouter les mots "ou à son mandataire ou préposé" après le mot "transporteur" à la troisième ligne du paragraphe.
- d) Insérer les mots "ou si cet avis est donné oralement, à moins qu'il ne soit confirmé par écrit au transporteur au plus tard 24 heures après avoir été donné" avant les mots "cette remise constituera".
  - e) Supprimer les mots "par écrit".
- 2. L'argument avancé en faveur de la proposition visée à l'alinéa a) du paragraphe l ci-dessus était qu'un avis "spécifiant" la nature générale des pertes ou dommages obligeait le destinataire à donner, en sus d'un avis des pertes ou dommages, une description détaillée de la nature générale de ces pertes ou dommages. Comme cette obligation représentait une charge inutile pour le destinataire, il serait préférable de supprimer le mot "spécifiant" et de donner un caractère facultatif à cette description détaillée. Toutefois, l'avis général a été que le fait de spécifier la nature générale des pertes ou dommages ne constituait pas une charge trop lourde pour le destinataire et qu'il fallait aviser le transporteur de la nature du recours qui pouvait être intenté contre lui. A l'issue de ses délibérations, le Comité n'a pas adopté cette proposition.
- 3. L'argument invoqué en faveur de la proposition à l'alinéa b) du paragraphe l ci-dessus était que les destinataires prenaient souvent livraison de marchandises par l'intermédiaire de personnes habilitées à les recevoir en leur nom. Il était donc souhaitable de donner à ces autres personnes le droit de donner avis des pertes ou dommages lorsqu'elles recevaient les marchandises. On a fait valoir à l'encontre de cette proposition que pour éviter que ne s'exerce la présomption énoncée dans la deuxième partie du paragraphe, la personne habilitée à prendre livraison des marchandises devrait, si ces mots étaient ajoutés au texte, donner avis des pertes ou dommages au plus tard au moment où les marchandises lui seraient

remises. Une telle stipulation serait injuste à l'égard du destinataire car il était souvent seul à pouvoir déceler les pertes ou dommages et à pouvoir spécifier leur nature générale. Il a également été déclaré que puisqu'en vertu de l'article 4, paragraphe 3, le terme "destinataire" désignait aussi les préposés, mandataires ou autres personnes agissant sur les instructions du destinataire, l'adjonction proposée était inutile. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

- 4. L'argument avancé en faveur de la proposition visée à l'alinéa c) du paragraphe l ci-dessus était qu'il serait avantageux pour le destinataire de pouvoir donner l'avis soit au transporteur, soit à ses préposés ou mandataires. On a fait valoir à l'encontre de cette proposition que le transporteur risquait d'éprouver de grosses difficultés pratiques si l'avis pouvait être donné à l'un quelconque de ses préposés ou mandataires. Il a été noté à ce propos que la loi et la pratique applicables spécifieraient que l'avis pouvait valablement être donné au transporteur par l'intermédiaire de certaines catégories de préposés ou mandataires. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.
- 5. L'argument avancé en faveur de la proposition visée à l'alinéa d) du paragraphe l ci-dessus était que, si un avis des pertes ou des dommages donné par écrit immédiatement constitue une procédure plus sûre, un avis par écrit donné par le destinataire au plus tard 24 heures après que les marchandises lui ont été remises serait acceptable à condition que le destinataire soit tenu de donner immédiatement et verbalement un avis des pertes et dommages. On a fait valoir à l'encontre de cette proposition que le fait d'exiger du destinataire qu'il donne immédiatement et oralement un avis provoquerait une certaine confusion et entraînerait des litiges car souvent le destinataire prétendrait avoir donné immédiatement et oralement un avis des pertes ou des dommages alors que le transporteur nierait avoir reçu un tel avis. On a fait observer que le paragraphe l de l'article 19 ne fixait pas un délai de prescription et n'établissait qu'une présomption réfutable quant à l'état apparent des marchandises au moment de leur livraison. A l'issue de ses délibérations le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.
- L'argument avancé en faveur de la proposition tendant à supprimer les mots "par écrit" était que le destinataire ne pouvait voir si les marchandises avaient subi des pertes ou dommages avant qu'elles lui aient été remises. Il était donc difficile pour lui de donner par écrit un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages au plus tard au moment où les marchandises lui étaient remises, comme le prévoyait ce paragraphe. On a fait valoir à l'encontre de la proposition qu'un avis donné par écrit constituait une preuve évidente que l'avis avait été donné d'une part et de la nature générale des pertes ou dommages visés dans l'avis, d'autre part. Par ailleurs, il était facile de contester à la fois qu'un avis avait été donné verbalement et les termes d'un tel avis. Durant le cours des discussions concernant la proposition ci-dessus, on a dit qu'il serait peut-être possible de résoudre les difficultés découlant du texte existant et de la modification proposée en maintenant la stipulation que l'avis devait être donné par écrit mais en autorisant le destinataire à le donner au plus tard 24 heures après que les marchandises lui aient été remises. Le Comité a décidé d'adopter cette suggestion et de modifier le texte du paragraphe en conséquence. 13/

<sup>13/</sup> Le représentant du Japon a réservé sa position au sujet du paragraphe 1 de l'article 19 et a réaffirmé sa préférence pour le libellé proposé à l'alinéa d) du paragraphe 1 ci-dessus.

7. Le Comité a adopté le texte suivant :

#### "CINQUIEME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

#### "Article 19. Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard le jour suivant celui où les marchandises ont été remises au destinataire, cette remise constitue, jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel."

#### Article 19, paragraphe 2

"2. Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné par écrit dans les 10 jours suivant le jour où la livraison a été achevée."

\* \* \*

- 8. Le Comité a examiné une proposition tendant à porter à 15 jours le délai de 10 jours prévu dans le paragraphe, parce qu'un délai de 10 jours pouvait ne pas suffire pour donner l'avis dans les cas où les pertes ou dommages n'étaient pas apparents. En sens contraire, il a été jugé qu'un délai de 10 jours était suffisant. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de modifier le paragraphe en remplaçant le délai de 10 jours par un délai de 15 jours.
- 9. Le Comité a également décidé d'harmoniser l'expression figurant dans le texte de ce paragraphe où il était question du "jour où la livraison a été achevée" avec celui des paragraphes l et 5 où il était question de "la date où les marchandises sont remises au destinataire".
- 10. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe l du présent article deviennent applicables s'il n'en a pas été donné avis par écrit dans les 15 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire."

#### Article 19, paragrapme 3

"3. L'avis écrit est inutile si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception."

\* \* \*

- 11. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver la substance de ce paragraphe quant au fond, sous réserve de certaines modifications de style, et a adopté le texte suivant :
  - "3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection."

#### Article 19, paragraphe 4

"4. En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis."

\* \* \*

12. A l'issue de ses délibérations, le Comité a adopté ce paragraphe tel qu'il était libellé.

#### Article 19, paragraphe 5

"5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire."

\* \* \*

- 13. Le Comité a examiné une proposition tendant à ajouter les mots", ou la livraison effectuée d'une autre manière conformément au paragraphe 2 de l'article 4" à la fin de ce paragraphe. L'argument avancé en faveur de cette proposition était qu'aux termes du paragraphe 2 de l'article 4, le transporteur cessait d'avoir la garde des marchandises non seulement lorsqu'il en avait effectué la livraison en les remettant au destinataire / art. 4 2) a) //, mais également lorsqu'il les avait remises suivant les modalités spécifiées aux articles 4 2) b) ou 4 2) c). Il était donc normal que le délai de 21 jours durant lequel l'avis devait être donné commence à courir à compter de la date où la livraison était effectuée suivant l'une quelconque des modalités spécifiées à l'article 4 2). On a fait valoir à l'encontre de cette proposition que seul le destinataire pourrait, après que les marchandises lui aient été remises, décider s'il y avait eu un retard. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.
  - 14. Le Comité a accepté la proposition tendant à introduire le mot "consécutifs" après le chiffre "21" et a adopté le texte suivant :
    - "5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire."

# Article 19, paragraphe 6

"6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur contractuel."

\* \* \*

15. Le Comité a examiné une proposition tendant à modifier le paragraphe en y insérant une disposition suivant laquelle un avis donné à un transporteur contractuel en vertu de l'article 19 aurait le même effet que s'il avait été donné à un transporteur substitué qui avait livré les marchandises. A l'issue de ses délibérations, le Comité a adopté cette proposition.

- 16. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur et tout avis donné au transporteur aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur substitué."

## "Article 20. Prescription de l'action

#### Article 20, paragraphe 1 (disposition liminaire)

1. Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai /d'un an//de deux ans/:"

#### \* \* \*

- 1. La discussion relative à la disposition liminaire du paragraphe l a porté essentiellement sur :
  - a) La longueur du délai de prescription prévu dans l'article; et
- b) La portée à donner à l'article quant aux types d'actions et aux demandeurs visés.
- 2. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé que le délai de prescription prévu dans cet article devrait être de deux ans.
- 3. En ce qui concerne la portée à donner à l'article 20, il a été proposé que cet article vise toutes les actions en dommages et intérêts auxquelles peut donner lieu un transport effectué conformément à la Convention, y compris non seulement les actions intentées par les chargeurs ou les destinataires contre les transporteurs, mais aussi les actions intentées par les transporteurs contre les chargeurs ou les destinataires. On a fait remarquer qu'un seul et même délai de prescription devrait être appliqué à toutes les actions intentées en vertu de la Convention, et, en particulier, aux actions intentées par les transporteurs contre les chargeurs en vertu des articles 12 et 13.
- 4. On a aussi exprimé l'avis que la portée de l'article 20 devait être limitée aux actions intentées contre les transporteurs pour les cas de perte ou de dommages subis par les marchandises, et que le délai de prescription applicable aux autres types d'actions intentées en vertu de contrats de transport visés par la Convention devrait être fixé conformément à la loi interne applicable.
- 5. Après examen de cette question, le Comité a décidé que l'article 20 qui traite du délai de prescription prévu par le projet de convention devrait s'appliquer à toutes les actions en dommages et intérêts relatives à un transport effectué conformément au projet de convention, y compris les actions intentées par les transporteurs contre les chargeurs ou les destinataires.
- 6. Le Comité est convenu que la disposition liminaire du paragraphe l devrait faire l'objet d'un paragraphe distinct fixant le délai de prescription applicable en vertu du projet de convention, et que les alinéas a) et b) de l'actuel paragraphe l devraient constituer un paragraphe 2 définissant le moment à partir duquel le délai de prescription commence à courir. Il a été noté qu'un arrangement analogue avait été adopté dans l'article 16 de la Convention d'Athènes de 1974.

7. Le Comité a adopté en tant que paragraphe 1 de cet article le texte suivant :

#### "Article 20

1. Toute action /en dommages-intérêts/ 1/, se rapportant au transport de marchandises conformément à la présente Convention, est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été intentée dans un délai de deux ans."

#### Article 20, paragraphe 1, alinéas a) et b)

- "a) Dans le cas de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises ou de retard, à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises couvertes par le contrat;
- b) Dans tous les autres cas, à partir du quatre-vingt-dixième jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi."

#### X lt X

- 8. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir en substance l'alinéa a), mais en précisant qu'il s'appliquait aux cas où il y avait des livraisons successives et partielles de marchandises en vertu d'un contrat de transport visé par le projet de convention. Il a été noté que l'alinéa a) servait à définir le délai de prescription pour toutes les actions résultant de circonstances dans lesquelles il y avait eu livraison totale ou partielle des marchandises en vertu du contrat de transport.
- 9. Il a été entendu que l'alinéa b) servait à définir le délai de prescription applicable à toutes les actions résultant de circonstances où il n'y avait eu aucune livraison de marchandises en vertu du contrat de transport. Les propositions ci-après ont toutefois été formulées, en vue de modifier les dispositions de l'alinéa b):
  - i) Préciser que la charge des marchandises pouvait être prise au chargeur par le transporteur ou par un transporteur substitué;
  - ii) Indiquer que, s'il n'y a pas eu prise en charge des marchandises par le transporteur, le délai de prescription commence à courir "le jour suivant le dernier jour auquel le chargeur aurait pu demander au transporteur de prendre en charge les marchandises conformément au contrat de transport";
  - iii) Prévoir que pour toutes les actions visées à l'alinéa b), c'est-à-dire que le transporteur ait ou non pris les marchandises en charge, le délai de prescription commence à courir "à partir du dernier jour auquel les marchandises auraient dû être livrées".

<sup>1/</sup> Le Groupe de travail propose de supprimer ces mots.

- 10. Il a été reconnu que la disposition de l'alinéa b) en vertu de laquelle, dans certains cas, le moment à partir duquel le délai de prescription commençait à courir dépendant de "la date à laquelle le contrat a été établi" n'était pas satisfaisante, car la date de conclusion du contrat de transport n'avait pas nécessairement de rapport avec le moment auquel ce contrat était exécuté, et auquel il risquait d'y avoir des réclamations.
- 11. Il a été question du cas dans lequel un transporteur ne livrait pas les marchandises pendant longtemps, mais n'encourait cependant aucune responsabilité pour "retard à la livraison" en application du paragraphe 2 de l'article 5, car il avait pris toutes les mesures voulues pour effectuer cette livraison, comme par exemple dans le cas des navires bloqués dans le canal de Suez, pendant plusieurs années après la fermeture du canal. On a fait remarquer qu'aux termes du libellé existant de l'alinéa b) et des deux premières propositions mentionnées au paragraphe 9 ci-dessus, le destinataire devrait, dans un tel cas, considérer les marchandises comme perdues au sens du paragraphe 3 de l'article 5, et intenter une action pour perte totale, même s'il savait que la marchandise n'était pas perdue et n'était pas une marchandise périssable. En effet, si ce destinataire n'intentait pas une action pour perte totale de la marchandise et si la marchandise lui était livrée endommagée au bout de deux ans, il perdait toute possibilité d'agir du fait de la prescription. Pour résoudre ce problème, on a proposé que l'alinéa b) prévoie qu'en ce qui concerne les actions intentées en vertu de cet alinéa, le délai de prescription commence à courir "à partir du dernier jour auquel les marchandises auraient dû être livrées".
- 12. On a répondu que les dispositions du paragraphe 3 de l'article 5, en vertu duquel les marchandises peuvent être considérées comme perdues dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison et le délai de deux ans prévu à l'article 20, suffisaient pour assurer la protection des demandeurs.
- 13. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé que l'alinéa b) devrait indiquer en substance que, pour les actions intentées en vertu dudit alinéa, le délai de prescription commencerait à courir "à partir du dernier jour auquel les marchandises auraient dû être livrées".

## Proposition d'addition au paragraphe 1

- 14. Le Comité a étudié l'opportunité d'ajouter au paragraphe l une disposition spéciale concernant le moment à partir duquel commencerait à courir le délai de prescription pour les actions intentées contre les chargeurs ou les destinataires en vertu de la Convention. Il a été proposé que ce délai commence à courir à partir "de la date prévue de la livraison".
- 15. On a fait remarquer qu'une telle disposition spéciale était superflue, étant donné que les dispositions générales des alinéas a) et b) du paragraphe l prévoyaient déjà un point de départ adéquat du délai de prescription applicable aux actions intentées contre les chargeurs ou les destinataires. Il a été souligné en outre que l'expression "de la date prévue de la livraison" était vague et que tous les contrats de transport ne précisaient pas de "date prévue de livraison".

- 16. A l'issue de ses délibérations, le Comite a décide de ne pas ajouter à cet article de disposition spéciale concernant le moment à partir duquel commencerait à courir le délai de prescription pour les actions intentées contre les transporteurs ou les destinataires en vertu de la Convention.
- 17. Le Comité a fondu les alinéas a) et b) en un seul paragraphe et a adopte en tant que paragraphe 2 de l'article 20 le texte suivant :
  - "2. Le delai de prescription commence à courir le jour où le transporteur a livré les marchandises ou, dans les cas où les marchandises n'ont pas été livrées, le dernier jour où elles auraient dû l'être."

## Article 20, paragraphe 2

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

#### \* \* \*

- 18. Le Comité a examiné sans la retenir une suggestion tendant à modifier le libellé de ce paragraphe pour l'aligner sur l'article 28 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. Il a estime qu'il n'était pas nécessaire d'introduire dans le projet de convention des dispositions complexes concernant le calcul du délai de prescription.
- 19. Le Comité a conserve le texte de ce paragraphe qui est devenu le paragraphe 3.

#### Article 20, para raphe 3

"3. Le delai de prescription peut être prolongé par une déclaration du transporteur ou par voie d'accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit."

#### = 1 2

- 20. A l'issue de ses déliberations, le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 3.
- 21. Il a été décidé, cependant, de revoir la rédaction de ce paragraphe, en tenant compte du fait que, la portée de l'article 20 ayant été élargie, celui-ci vise maintenant toutes les actions en dommages et intérêts concernant un contrat de transport auquel s'applique la Convention, et en tenant compte également du libellé du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.
- 22. Le Comité a adopté le texte suivant qui est devenu le paragraphe 4 de l'article 20 :
  - "4. La personne à qui une réclaration a été adressée peut à tout moment pendant le cours du délai de prescription prolonger ce délai par une declaration écrite adressée à l'auteur de la reclamation. Cette déclaration peut être renouvelée."

#### Article 20, paragraphe 4

"4. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article s'appliquent selon les cas à toute responsabilité du transporteur substitue ou des préposés ou mandataires du transporteur ou du transporteur substitué."

#### \* \* \*

23. A l'issue de ses délibérations, le Comité a decidé de supprimer le paragraphe 4 qui n'était plus nécessaire depuis l'élargissement de la portée de l'article 20.

#### Article 20, paragraphe 5

"5. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes precédents, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation."

#### X X X

- 24. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 5, mais d'en revoir la redaction compte tenu de la portée élargie de l'article 20, et des risques de conflit entre les dispositions de ce paragraphe et celles d'autres accords internationaux.
- 25. Le Comité a adopté le texte suivant :
  - "5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation."

# Proposition d'addition à l'article 20

- 26. Le Comité a étudié l'opportunité d'ajouter à l'article 20 un paragraphe disposant que, sous réserve des dispositions dudit article, la prolongation du délai de prescription dans les cas de fraude ou de <u>force majeure</u>, l'interruption du cours de la prescription et le calcul du délai de prescription seraient régis par la loi du for.
- 27. Il a été souligné que le paragraphe proposé visait à limiter les cas dans lesquels la loi du tribunal saisi pouvait être invoquée pour prolonger le délai de prescription de deux ans prévu par l'article 20.
- 28. A l'issue de ses délibérations, le Comité s'est prononcé contre l'insertion du paragraphe proposé, car les motifs de prolongation, d'interruption ou de suspension du délai de prescription variaient beaucoup selon les systèmes juridiques appliqués par les différents pays. Il a également été souligné que dans un certain nombre de systèmes juridiques, la prescription de l'actioncétait considérée comme une question de fond et non pas comme une question de procédure.

#### "Article 21. Compétence

- 1. Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé:
- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
  - c) Le port de chargement;
  - d) Le port de déchargement;
  - e) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.
- 2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe l du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire;
- b) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.
- 3. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié aux paragraphes l et 2 du présent article. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.
- 4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu des paragraphes l et 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;
- b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

- c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.
- 5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable."

\* \* \*

#### Article dans son ensemble

- 1. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que l'article tout entier soit supprimé.
- 2. Les raisons suivantes ont été données en faveur de la suppression de l'article :
- a) Le paragraphe l de l'article donnait au demandeur le droit de choisir entre plusieurs juridictions pour intenter une action. Ce droit était accordé à tout demandeur, qu'il s'agisse d'un chargeur ou d'un transporteur, mais dans la pratique les actions visant à faire respecter des droits conférés par la Convention seraient intentées par des chargeurs. On accordait donc aux chargeurs un avantage dont ne bénéficieraient pas les transporteurs, ce qui entraînait un déséquilibre.
- b) La plupart des législations nationales permettaient au demandeur d'intenter une action dans l'un des lieux prévus aux alinéas a), b), d) et e) du paragraphe l. Il n'était donc pas nécessaire d'inclure dans la Convention une disposition accordant expressément ce droit au demandeur.
- c) Le fait de donner au demandeur le choix entre plusieurs juridictions pour intenter une action risquait dans certains cas de causer des difficultés au transporteur. Par exemple, lorsqu'à l'occasion d'un seul accident, des marchandises appartenant à différents chargeurs étaient endommagées, chacun d'eux pouvait intenter une action devant une juridiction différente.
- d) Le droit d'intenter une action, à son choix, devant l'une des diverses juridictions prévues dans le paragraphe était accordé au demandeur même dans le cas où les parties avaient au préalable convenu d'une seule juridiction exclusive, ce qui était contraire au principe généralement accepté selon lequel les parties devaient respecter les accords qu'elles avaient passés entre elles.
- e) L'article n'unifiait pas les règles en matière de compétence, puisqu'il donnait au demandeur le droit de choisir entre plusieurs juridictions pour intenter une action.
- f) L'article n'était pas nécessaire pour assurer la protection des chargeurs, puisque dans la pratique les transporteurs n'imposaient pas aux chargeurs des clauses conférant une compétence exclusive à des fors convenant uniquement aux transporteurs.

- 3. A l'appui du maintien de l'article on a fait valoir les arguments suivants :
- a) Les connaissements et autres documents constatant des contrats de transport par mer étaient souvent des contrats d'adhésion que le chargeur était contraint d'accepter, car le transporteur se trouvait dans une position de force. Ils contenaient souvent des clauses conférant une compétence exclusive à un for convenant uniquement au transporteur pour connaître des différends nés des contrats de transport. Comme, dans la pratique, il était très difficile au chargeur d'intenter une action devant un tel for, ces clauses avaient pour effet de mettre le transporteur à l'abri d'éventuelles actions exercées contre lui. L'article 21 était donc nécessaire pour garantir que le chargeur puisse intenter une action devant un for où il lui serait commode de le faire.
- b) Les dispositions de l'article 21 représentaient un compromis acceptable visant à protéger tant les intérêts des demandeurs qui, en vertu des paragraphes 1 et 2, pouvaient choisir un for à leur convenance que ceux des défendeurs qui, en vertu des dispositions du paragraphe 2, ne pouvaient être poursuivis devant un for autre que ceux précisés aux paragraphes 1 et 2.
- c) Les dispositions du paragraphe l ne créaient aucun déséquilibre, en ce sens qu'elles donnaient à tout demandeur, qu'il s'agisse d'un transporteur ou d'un chargeur, le droit de choisir entre plusieurs fors.
- 4. Au cours des débats, il a également été proposé que l'article 21 soit modifié de façon à n'accorder au demandeur le droit de choisir entre les diverses juridictions prévues au paragraphe l que lorsque les parties n'avaient pas convenu au préalable d'une juridiction exclusive.
- 5. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir l'article 21.

## Article 21, paragraphe 1

- 6. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :
- a) Modifier la phrase introductive de ce paragraphe de façon à disposer que lorsqu'une action était intentée dans un Etat contractant, le choix du tribunal compétent soit effectué en vertu des règles de procédure en vigueur dans cet Etat.
  - b) Supprimer le mot "contractant" après le mot "Etat".
  - c) Remplacer le libellé actuel de l'alinéa b) par le libellé suivant :
  - "b) Le lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat."
- 7. A l'appui de la proposition dont il est question à l'alinéa a) du paragraphe 5 ci-dessus, on a fait valoir que lorsqu'une action était intentée dans un Etat contractant sur le territoire duquel était situé l'un des lieux prévus aux alinéas a) à e), la phrase introductive du paragraphe l de l'article 21 ne précisait pas devant quel tribunal l'action pouvait être intentée. On s'est largement accordé à penser que le choix de ce tribunal devait être déterminé en vertu des règles de procédure de l'Etat contractant intéressé et que la phrase introductive devait être modifiée afin de préciser ce point.

- 8. a) A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa b) du paragraphe 6 ci-dessus, on a fait valoir que si le mot "contractant" était maintenu, les tribunaux d'Etats non contractants refuseraient peut-être de se déclarer compétents dans des cas où ils reconnaîtraient l'être si ce mot était supprimé. On a fait observer que les connaissements et autres documents constatant les contrats de transport contiendraient fréquemment une clause stipulant que le contrat était régi par les dispositions de la Convention. Si une action était intentée dans un Etat non contractant à l'occasion d'un litige découlant d'un contrat contenant une telle disposition, les tribunaux de l'Etat non contractant appliqueraient l'article 21 qui faisait partie du droit applicable choisi par les parties pour régir le contrat, et pourraient se déclarer incompétents du fait qu'en vertu de l'article 21 l'action ne pouvait être intentée que dans un Etat contractant. On a fait remarquer qu'un tel déni de compétence pourrait sérieusement limiter l'application de la Convention pendant la période qui suivrait immédiatement son entrée en vigueur, et où de nombreux Etats n'y seraient pas encore partie.
- b) Contre cette proposition, on a fait valoir que la suppression du mot "contractant" n'obligerait pas les tribunaux des Etats non contractants à se déclarer compétents dans des cas où ils ne le feraient pas si ce mot était maintenu. Les tribunaux des Etats non contractants trancheraient cette question en se fondant sur leur propre législation en matière de compétence sans se préoccuper du contenu de la Convention. Ils ne considéreraient pas non plus le fait que la Convention ait été adoptée comme le droit applicable au contrat de transport comme un élément concluant au moment de décider s'ils devaient se déclarer compétents ou non. En particulier, les Etats qui étaient parties à la Convention de Bruxelles de 1924 sans l'être à la nouvelle Convention appliqueraient la Convention de Bruxelles de 1924 lorsque celle-ci était applicable.
- 9. Après délibération, le Comité a décidé de supprimer le mot "contractant".
- 10. A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa c) du paragraphe 6 ci-dessus, on a fait observer qu'en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 21 tel qu'il était actuellement libellé, un défendeur pourrait être poursuivi dans un lieu où il avait une succursale ou une agerce par l'intermédiaire de laquelle il avait conclu un contrat de transport. Toutefois, il se pouvait qu'il ne soit pas en mesure de se défendre convenablement dans un lieu où il n'avait qu'une succursale ou une agence. Le nouveau libellé proposé empêcherait qu'une action soit intentée dans un tel lieu et aurait en plus le mérite d'harmoniser l'alinéa b) du paragraphe 1 et l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention d'Athènes de 1974. Contre cette proposition, on a fait valoir que si un défendeur avait conclu un contrat de transport avec un demandeur par l'intermédiaire d'une succursale ou d'une agence, il était juste de permettre au demandeur d'intenter une action dans le lieu où était située la succursale ou l'agence. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

# Article 21, paragraphe 2

- 11. Le Comité a examiné des propositions tendant :
- a) A supprimer ce paragraphe et à ajouter le paragraphe ci-après en tant que dernier paragraphe de l'article 21 :

"Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application de conventions internationales fixant des compétences particulières en matière de créances nées du contrat de transport par mer."

b) A remplacer la première phrase de ce paragraphe par la phrase suivante :

"Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout navire appartenant au même propriétaire a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat."

- 12. En faveur de la proposition mentionnée au paragraphe 11 a) ci-dessus, on a fait valoir les arguments suivants :
  - i) Les dispositions du paragraphe 2 étaient incompatibles avec l'article 7 de la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer 14/. En particulier, la deuxième phrase de l'alinéa a) de ce paragraphe prévoyant que, dans certaines conditions, le demandeur devait, à la requête du défendeur, porter l'action devant une autre juridiction, était incompatible avec les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1952. Il pourrait donc être difficile aux Etats parties à la Convention de Bruxelles de 1952 de devenir parties à la présente Convention;
  - ii) Les dispositions figurant dans ce paragraphe dérogeaient au principe juridique et politique fondamental selon lequel les navires d'Etat étrangers jouissent en toutes circonstances de l'immunité de juridiction. Ce paragraphe était donc inacceptable, et, s'il était retenu, il serait très difficile à certains Etats de devenir parties à la Convention. Le représentant de l'URSS a déclaré que si l'on conservait le paragraphe 2 de l'article 21, il serait absolument nécessaire de le compléter par une disposition indiquant clairement et sans ambiguïté qu'il était inapplicable aux navires d'Etat qui, en droit international, devaient jouir de l'immunité de juridiction. De l'avis du représentant de l'URSS, il serait extrêmement difficile d'adopter la Convention en l'absence d'une telle disposition;
  - iii) Les règles de procédure de nombreux Etats n'admettaient pas que le demandeur soit tenu de porter une action devant une autre juridiction à la requête du défendeur. Cette disposition serait donc sans effet;
    - iv) La suppression de ce paragraphe réduirait le nombre de juridictions devant les quelles le demandeur pouvait à son choix porter une action née d'un contrat de transport; elle favoriserait donc l'uniformité et empêcherait les abus auxquels pouvait donner lieu une trop grande liberté dans le choix du for.

<sup>14/</sup> Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.

- 13. Les arguments suivants ont été avancés à l'encontre de cette proposition :
  - i) Les dispositions du paragraphe 2 n'étaient pas incompatibles avec l'article 7 de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer. Le paragraphe 3 de l'article 7 de cette convention visait le cas où les parties avaient convenu de porter le litige qui avait donné lieu à la saisie devant un tribunal autre que celui du lieu de la saisie, et permettait au demandeur d'intenter une action devant la juridiction convenue. Puisque le paragraphe 3 de l'article 23 du projet de convention exigeait que le connaissement ou tout document écrit constatant le contrat de transport contienne une mention selon laquelle le transport était régi par les dispositions de la Convention, les parties auraient accepté, du simple fait de l'existence d'une telle mention, de soumettre leur litige aux juridictions spécifiées dans l'article 21 du projet de convention, qui seraient donc des juridictions convenues au sens du paragraphe 3 de l'article 7 de la Convention de Bruxelles de 1952;
  - ii) Le paragraphe 2 n'envisageait que le cas où un navire "a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur" dans l'Etat où la saisie avait eu lieu. Un navire d'Etat étranger ne pouvait donc pas être saisi, dans une juridiction qui reconnaissait le principe de l'immunité absolue de saisie des navires d'Etat étrangers. En outre, il n'était pas souhaitable de reconnaître expressément dans une convention internationale l'immunité absolue de saisie des navires d'Etat étrangers, la législation de certains Etats refusant l'immunité de saisie aux navires d'Etat étrangers se livrant à des activités purement commerciales;
  - Dans certains Etats, la saisie d'un navire était considérée par le propriétaire des marchandises comme le seul moyen efficace de faire valoir une créance contre un transporteur étranger. Le paragraphe 2 constituait donc un compromis utile du fait qu'il protégeait le droit de saisie existant dans ces Etats sans créer un droit de saisie dans les autres Etats qui deviendraient parties à la Convention;
    - iv) Il était souhaitable de laisser au défendeur le iroit de porter l'action devant l'une des juridictions énumérées au paragraphe l de l'article 21 car la saisie pouvait s'être produite dans un pays n'ayant aucun rapport avec le contrat de transport sur lequel était fondée l'action du demandeur et devant les tribunaux duquel il serait injuste que le défendeur doive se défendre.
- 14. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 2 de l'article 21 et de ne pas ajouter le nouveau paragraphe proposé.
- 15. Le représentant de l'URSS a déclaré qu'il ne pouvait appuyer la décision mentionnée au paragraphe 14 ci-dessus pour les motifs invoqués plus haut au paragraphe 12 ii).
- 16. On a fait valoir à l'appui de la proposition figurant à l'alinéa b) du paragraphe ll ci-dessus que son adoption permettrait d'étendre les effets de la saisie dans les Etats qui reconnaissaient déjà un droit de saisie. On a également fait observer que cette extension n'était pas incompatible avec les dispositions de

la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter cette proposition.

## Article 21, paragraphes 3 et 4

17. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte de ces paragraphes étant entendu que les mots "paragraphes 1 et 2" seraient remplacés dans chacun de ces paragraphes par les mots "paragraphes 1 ou 2".

## Article 21, paragraphe 5

- 18. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe sans le modifier.
- 19. A l'issue des délibérations évoquées aux paragraphes l à 18 ci-dessus, le Comité a décidé de libeller l'article 21 comme suit :

## "Article 21. Compétence

- 1. Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel il est situé et dans la juridiction duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :
- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
  - c) Le port de chargement ou le port de déchargement;
  - d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.
- 2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe l du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire;
- b) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

- 3. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.
- 4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;
- b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;
- c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.
- 5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable."

## "Article 22. Arbitrage

- 1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage.
  - 2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur :
  - a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé
    - i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou
    - ii) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou
    - iii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu,
- b) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.
- 3. L'arbitre ou le tribunal arbitral doit appliquer les règles de la présente Convention.
- 4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées être incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.
- 5. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport."

\* \* \*

## Article dans son ensemble

- 1. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer l'article 22 dans son ensemble.
- 2. En faveur de la suppression de cet article, on a fait valoir les arguments suivants :
- a) En matière d'arbitrage commercial, il était d'usage que le lieu où la procédure d'arbitrage pouvait être engagée soit fixé dans la clause compromissoire. Or les dispositions de l'article 22 étaient incompatibles avec cette pratique puisqu'elles prévoyaient que la procédure d'arbitrage pouvait être engagée au choix du demandeur dans l'un des divers lieux énumérés au paragraphe 2 a) même s'il ne s'agissait pas du lieu d'arbitrage convenu entre les parties. Elles étaient également contraires au principe selon lequel les parties devaient respecter les accords qu'elles avaient conclus.

- b) L'article 22 ruinerait les efforts entrepris par de nombreux organismes internationaux pour que l'on recoure plus fréquemment à la procédure d'arbitrage pour régler les différends. L'incertitude quant au lieu que le demandeur pourrait choisir pour engager la procédure d'arbitrage détournerait les parties du recours à l'arbitrage.
- 3. On a avancé en faveur du maintien de l'article 22 les arguments suivants :
- a) Cet article complétait utilement l'article 21 de la Convention qui visait à protéger le demandeur. Si, tout en conservant l'article 21, on supprimait l'article 22, les clauses conférant une compétence exclusive à des tribunaux favorables au seul défendeur, que ce dernier avait imposées au demandeur parce que son pouvoir de négociation était supérieur, seraient remplacées par des clauses également imposées, stipulant que tous les différends devraient être réglés par voie d'arbitrage en un lieu ne convenant qu'au défendeur.
- b) L'adoption de l'article 22 qui visait uniquement à éviter les abus auxquels l'arbitrage pouvait donner lieu dans un domaine particulier limité ne compromettrait en rien les efforts entrepris pour promouvoir l'arbitrage en tant que moyen de règlement des différends.
- 4. Le Comité a examiné également une proposition selon laquelle il conviendrait, plutôt que de supprimer l'article 22, d'en modifier le libellé de façon à ce que le demandeur ne puisse choisir le lieu où il engagerait la procédure d'arbitrage que si aucun accord n'avait été conclu sur ce point entre les parties.
- 5. Après délibération, le Comité a décidé de conserver cet article 15/.

## Article 22, paragraphe 1

- 6. Le Comité a examiné une proposition visant à insérer dans ce paragraphe les mots "par écrit", le paragraphe l se lisant alors comme suit :
  - "l. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir par écrit que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage."
- 7. Les délégations favorables à cette proposition ont fait valoir qu'un pacte compromissoire ayant pour conséquence d'exclure la compétence des tribunaux, il était souhaitable que l'on exige la preuve écrite de son existence. De nombreuses délégations se sont accordées à reconnaître le bien fondé de cette proposition que le Comité, après délibération, a décidé d'adopter.

## Article 22, paragraphe 1 bis

8. Le Comité a examiné une proposition visant à insérer, après le paragraphe 1 de l'article 22, un nouveau paragraphe 1 bis :

<sup>15/</sup> Une minorité substantielle de délégations a formulé des réserves à l'égard du libellé actuel de l'article 22 et s'est déclarée favorable à la suppression de l'article.

"Si une charte-partie dispose que les litiges découlant de son exécution sont soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à cette charte-partie ne spécifie pas, par clause expresse, que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut invoquer cette disposition /aux fins de soumettre les litiges découlant du connaissement à l'arbitrage/contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi."

9. On a fait observer que le Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED avait émis une suggestion semblable. L'insertion d'une telle disposition ayant été jugée souhaitable à l'unanimité, le Comité, après délibération, a décidé de l'adopter une fois qu'elle aurait été libellée de façon appropriée.

#### Article 22, paragraphe 2

10. Le Comité a examiné une proposition visant à modifier ce paragraphe de façon à ce que le demandeur n'ait la possibilité de choisir le lieu où engager la procédure d'arbitrage que si ce dernier n'avait pas été préalablement convenu entre les parties. On a fait valoir à l'appui de cette proposition qu'elle garantirait la liberté contractuelle qui était généralement à la base de la procédure d'arbitrage. En revanche, certains se sont déclarés opposés à cette proposition parce qu'elle permettrait à un défendeur disposant d'un pouvoir de négociation supérieur d'imposer au demandeur le lieu de son choix. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

#### Article 22, paragraphe 3

11. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe.

## Article 22, paragraphe 4

12. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer ce paragraphe parce que la Convention ne devait pas priver d'effet les accords relatifs à la procédure d'arbitrage conclus par les parties avant qu'un différend ne surgisse. On a fait valoir cependant qu'il était nécessaire de maintenir ce paragraphe pour que les paragraphes 2 et 3 de l'article 22 produisent leur effet. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe.

## Article 22, paragraphe 5

- 13. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe.
- 14. A l'issue des délibérations évoquées aux paragraphes 1 à 13 ci-dessus, le Comité a décidé de libeller l'article 22 comme suit :

# "Article 22. Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront prévoir, par une convention attestée par écrit, que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera soumis à l'arbitrage.

- 2. Si une charte-partie dispose que les litiges découlant de son exécution sont soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à cette charte-partie ne spécifie pas, par clause expresse, que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut invoquer cette disposition contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi.
  - 3. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur :
  - a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé
    - i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle,
    - ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu, ou
    - iii) Le port de chargement ou le port de déchargement,
- b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin par la clause ou le pacte compromissoire.
- 4. L'artitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.
- 5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article seront réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.
- 6. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport."

#### "SIXIEME PARTIE. DEROGATIONS A LA CONVENTION

#### Article 23. Clauses contractuelles

#### Article 23, paragraphe 1

Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle."

#### x x

- 1. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer la référence à "tout autre document constatant le contrat de transport". A l'appui de cette proposition on a avancé l'argument qu'une telle suppression était justifiée par la différence existant, sur le plan juridique, entre ces contrats et les connaissements.
- 2. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas retenir cette proposition et a adopté le paragraphe l sans modification.

#### Article 23, paragraphe 2

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention."

#### x x x

3. Le Comité a adopté le paragraphe 2 tel quel.

#### Article 23, paragraphe 3

"3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente convention et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle."

#### \* \* \*

- 4. Le Comité a examiné les propositions suivantes :
  - a) Suppression de ce paragraphe;
- b) Adjonction à ce paragraphe d'une disposition établissant clairement que la Convention s'applique à un connaissement ou à tout autre document constatant le contrat de transport, même s'il ne contient pas une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la Convention;

- c) Suppression des mots "et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou du destinataire est nulle".
- 5. A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 4 ci-dessus, il a été affirmé que le paragraphe 3 était inutile et que le fait d'exiger une mention expresse allait à l'encontre de la tendance actuelle à la simplification des documents commerciaux. Contre la proposition visant à la suppression dudit paragraphe, on a signalé que l'inclusion d'une clause paramount était prévue par d'autres conventions réglementant les transports et pouvait se révéler utile dans les cas où la Convention s'appliquerait en vertu de l'article 2, comme, par exemple, lorsque le port de chargement est situé dans un Etat contractant, et qu'une action concernant des pertes ou des dommages est intentée dans un port de déchargement situé dans un Etat non contractant. Dans ces cas, la clause paramount garantirait l'application de la Convention.
- 6. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter la proposition tendant à supprimer ce paragraphe.
- 7. En ce qui concerne la proposition figurant à l'alinéa b) du paragraphe 4 ci-dessus, le Comité a jugé que l'adjonction proposée ne s'imposait pas étant donné que la Convention s'appliquait, en vertu de l'article 2, même dans les cas où le connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport ne stipulerait pas expressément que le transport était régi par les dispositions de la Convention. Le Comité n'a donc pas retenu cette proposition.
- 8. En ce qui concerne la proposition figurant à l'alinéa c) du paragraphe 4 ci-dessus, le Comité a estimé que les mots "et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle" devraient être maintenus, car ils offraient une indication utile aux tribunaux qui seraient saisis d'une affaire en vertu de la Convention.
- 9. Après délibération, le Comité a adopté le paragraphe 3 sans le modifier.

# Article 23, paragraphe 4

"4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire."

#### y y

10. Le Company a examiné une proposition tendant à supprimer ce paragraphe en raison du peu d'utilité pratique et de l'obscurité de ses dispositions. Cette proposition n'ayant pas été appuyée, le Comité a décidé de ne pas la retenir et a adopté le paragraphe 4 dans sa forme initiale.

### "Article 24. Avaries communes

l. Rien dans la présente Convention n'empêche l'application des dispositions relatives aux avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale. Toutefois, au cas où le destinataire doit contribuer aux avaries communes, le transporteur sera tenu d'indemniser le destinataire en vertu des règles de la présente Convention relatives à la responsabilité pour pertes ou dommages causés aux marchandises."

#### \* \* \*

- 1. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :
- a) Changer le libellé de l'article 24 de manière à ce qu'il n'annule pas la Règle D des Règles d'York et d'Anvers;
- b) Changer le libellé de la deuxième phrase de l'article 24 de manière à ce que le propriétaire des marchandises ne soit pas autorisé à se faire indemniser par le transporteur de sa contribution à des avaries communes dues à une erreur de navigation;
  - c) Supprimer l'article 24;
  - d) Remplacer le texte actuel de l'article 24 par le texte suivant :

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

A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent aussi si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage."

2. Au cours des débats, on a fait remarquer que la Règle D des Règles d'York et d'Anvers telle qu'elle avait été révisée à Hambourg en 1974 stipulait que "lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie en raison d'une telle faute". On a fait observer qu'en définitive l'effet de l'article 24 était que si le transporteur était responsable en vertu des dispositions de la Convention, il était tenu de contribuer aux avaries communes et que le droit de demande reconventionnelle au titre d'avaries communes était régi par les dispositions de la Convention comme s'il s'agissait d'une action fondée sur la perte ou des dommages causés aux marchandises. Pourtant, il y avait des cas où il était douteux que le transporteur fût responsable; s'il n'était pas responsable en vertu de la Convention, une action engagée pour obtenir le remboursement de la contribution échouerait étant donné qu'elle ne serait pas engagée à raison d'un dommage en application de la Convention.

3. De l'avis général, le texte proposé, qui se trouve à l'alinéa d) du paragraphe l ci-dessus, était acceptable et le Comité a exprimé son accord avec cette proposition quant au fond. Après délibération, le Comité a décidé de libeller l'article 24 comme suit :

## "Article 24. Avaries communes

- 1. Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.
- 2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent aussi si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage."

#### "Article 25. Autres conventions

## Article 25, paragraphe 1

l. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer."

#### X X X

1. Le Conité n'a pas retenu la proposition tendant à ce que ce paragraphe soit supprimé et l'a adopté sous sa forme actuelle.

### Article 25, paragraphe 2

- "2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:
- a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou
- b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favo\_ables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne."

#### \* \* \*

2. Le Comité a examiné la proposition tendant à ce que la Convention de Bruxelles de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires soit ajoutée aux conventions mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 2. Il n'a pas retenu cette proposition étant donné que le paragraphe 2 concerne essentiellement le type de responsabilité visé dans la Convention de Vienne et la Convention de Paris.

# Proposition d'inclusion d'un nouveau paragraphe 3

3. Le Comité a examiné la proposition tendant à ce que l'on ajoute un nouveau paragraphe 3 ainsi conçu :

"Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte ou d'un dommage dont la responsabilité incombe au transporteur en vertu de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages."

- 4. Il y a eu accord général sur le fait qu'il devrait être spécifié dans la Convention que celle-ci ne s'appliquait pas au transport de bagages par mer. Il a été suggéré qu'il suffirait pour cela de modifier la définition des marchandises qui figurait au paragraphe 4 de l'article premier du projet de convention. Le Comité n'a pas retenu cette suggestion en arguant du fait que ce n'était pas la nature des marchandises, en l'occurrence des bagages appartenant à des passagers, qui excluait l'application de la Convention, mais le fait que ces marchandises étaient transportées en vertu d'un contrat de transport par mer d'un passager ou d'un passager et de ses bagages. Après en avoir délibéré, le Comité a adopté un nouveau paragraphe 3 libellé comme suit :
  - "3. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison causés à des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages."

# Projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales

- 1. Le Comité était saisi d'un projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales relatives à la Convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Secrétariat (A/CN.9/115). Le Comité n'a pas pris de décision sur ce projet d'articles car il a estimé qu'il valait mieux laisser ce soin à la Conférence de plénipotentiaires qui se réunira pour adopter la convention sur le transport de marchandises par mer.
- 2. Le Comité a recommandé que la Commission prie le Secrétariat d'établir le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales de la convention sur le transport de marchandises par mer, en se fondant sur le projet publié sous la cote A/CN.9/115 et les propositions examinées aux paragraphes 3 à 13 ci-dessous. Le Comité a cru comprendre que le Secrétariat adresserait le texte de la convention, ainsi que le projet d'articles sur les dispositions finales qu'il devait établir, aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour permettre aux gouvernements de formuler leurs observations sur le projet d'articles concernant les dispositions finales. Les commentaires des gouvernements seraient soumis à la Conférence de plénipotentiaires.
- 3. On a fait observer que le projet d'articles concernant les dispositions finales que doit établir le Secrétariat devrait contenir une disposition prévoyant qu'un Etat contractant peut également décider que les règles de la Convention sont applicables au transport national.
- 4. Les propositions des représentants en ce qui concerne les dispositions finales ont porté sur les dispositions relatives aux mesures d'application et à l'entrée en vigueur de la convention et sur l'addition d'un article traitant des problèmes particuliers qui découlent des transports intermodaux.

#### a) Mesures d'application

5. Le représentant d'un Etat doté d'un système de gouvernement fédéral (Etats-Unis) a émis l'avis que la clause relative à l'Etat fédéral figurant au paragraphe 1 du projet d'articles sur les mesures d'application 16/ était inutile. Le représentant d'un autre Etat fédéral (l'Australie) a fait observer que le paragraphe 1 poserait des problèmes dans son pays en raison de la Constitution qui y était en vigueur.

<sup>16/</sup> Le paragraphe l du projet d'articles sur l'application du projet de convention est ainsi conçu :

<sup>&</sup>quot;l. Tout Etat contractant qui comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles /selon sa Constitution, des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention, pourra, lors de la signature, de la ratification /de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment amender cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration."

6. On a fait remarquer que l'extension du champ d'application du projet de convention pouvait créer certains problèmes pour les états dotés d'un système de convernement féderal.

#### b) Entrée en vigueur

- 7. Le Secretariat a éte prie d'ajouter aux variantes concernant l'entree en vigueur du projet de convention proposées dans le document A/CN.9/115, une variante C où le critere retenu serait celui du volume des marchandises transportées par les Ltats qui auraient ratifie la convention. On a fait valoir qu'une variante subordonnant l'entrée en vigueur du projet de convention au volume des marchandises transportees était souhaitable car on confirmerait ainsi que le projet de convention prenait en consideration non seulement les interêts des armateurs mais également ceux des chargeurs.
- 8. On a fait observer toutefois qu'il serait difficile d'obtenir des données statistiques sur le volume des marchandises pour un Etat déterminé et que faire dépendre l'entrée en vigueur de la convention uniquement du tonnage des marchandises transportées à partir d'un Etat serait donner une importance exagérée aux marchandises volumineuses de valeur relativement peu élevée. On a suggéré de se fonder plutôt sur la valeur des marchandises transportées.
- 9. Le Secretariat a également été prié d'ajouter aux variantes proposées dans le document A/CN.9/115 concernant l'entrée en vigueur du projet de convention une variante selon laquelle il serait essentiellement tenu compte du nombre des Etats qui ratifieraient le projet de convention. On a fait observer que le nombre de ratifications requises devait être assez élevé afin que la convention n'entre en vigueur qu'après avoir été ratifiée par suffisamment d'Etats pour qu'elle s'applique à un pourcentage notable des transports maritimes commerciaux dans le monde.
- 10. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer la variante A concernant l'entrée en vigueur qui figure dans le document A/CN.9/115 et qui est inspirée du paragraphe l de l'article 49 de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974) 17/ qui n'avait pour but que de protéger les

<sup>17/</sup> Le paragraphe 1 de l'article 49 de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974), est ainsi conçu:

<sup>&</sup>quot;1. La presente Convention entrera en vigueur six mois après la date a laquelle 24 Etats au moins dont le tonnage global represente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial seront devenus parties contractantes à ladite Convention conformément à l'article 48. Aux fins du present article, le tonnage retenu sera celui qui figure dans le Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1973, tableau 2, 'World fleets - analysis by principal types', en ce qui concerne les navires de charge classique (y compris les bâtiments mixtes) et porte-conteneurs (entièrement cellulaires) a l'exclusion de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amerique et des flottes des grands lacs du Canada et des Etats-Unis d'Amerique."

intérêts des armateurs en ré, lementant les relations qu'ils avaient entre eux mors que le projet de convention devait aussi tenir pleinement compte des intérêts des chargeurs. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé que toute decision définitive au sujet des deux variantes concernant l'entrée en vigueur qui figuraient dans le document A/CN.9/115 ainsi qu'au sujet des variantes mentionnées aux paragraphes 7 et 9 ci-dessus ne pourrait être prise que par la Conference de plenipotentiaires qui examinera la question de l'adoption de la convention sur le transport de marchandises par mer.

11. On a fait mention des difficultés qui pourraient surgir si le projet de convention entrait en vigueur alors qu'un nombre important d'Etats était encore lié par la Convention de Bruxelles de 1924 ou le Protocole de Bruxelles de 1968. Il a été proposé que tout Etat ratifiant le projet de convention soit tenu de dénoncer formellement la Convention de Bruxelles de 1924 et le Protocole de Bruxelles de 1968. Il a également été proposé de ne pas exiger la dénonciation simultanée de ces conventions.

# c) Addition d'un nouvel article aux dispositions finales concernant les transports multimodaux

- 12. Le Comité a pris note de certaines propositions visant à ajouter un nouvel article au projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales reproduit dans le document A/CN.9/115, afin d'éviter tout conflit entre le projet de convention et une éventuelle convention internationale sur les transports internationaux intermodaux. A cette fin, des projets d'articles ont été présentés par les représentants de l'Australie, de la Norvège et de la République fédérale d'Allemagne. Le nouvel article proposé par le représentant de l'Australie visait en outre à ce que le projet de convention s'applique à la partie du transport multimodal effectuée par mer tant qu'une Convention internationale sur les transports multimodaux n'aurait pas remplacé le projet de convention.
- 13. Le texte des nouveaux articles proposés par ces représentants était ainsi conçu :

## a) Australie

- "1. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises dont l'exécution exige que les marchandises soient transportées par mer entre deux Etats différents, mais ne s'appliqueront qu'à la portion du transport effectuée par mer.
- 2. La présente Convention s'appliquera à la portion du transport effectuée par mer comme si elle faisait l'objet d'un contrat de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents au sens du paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention.
- 3. Le présent article pourra cesser d'être appliqué à tout type de contrat de transport de marchandises lors de l'entrée en vigueur de toute convention ultérieure, si ladite convention régit ce type de contrat et comprend une disposition stipulant que la présente Convention cesse d'être applicable."

#### b) République fédérale d'Allemagne

"Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas au transport de marchandises par mer effectué dans le cadre d'un transport multimodal de marchandises si l'entrepreneur de transport multimodal est responsable pour la totalité du transport en vertu d'une convention internationale sur le transport multimodal de marchandises conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une de ses institutions spécialisées ou en vertu de dispositions de droit international donnant effet à ladite convention."

#### c) Norvège

"Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application d'une convention internationale relative aux contrats de transport de marchandises par deux ou plusieurs modes de transport, conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une des institutions spécialisées qui lui sont reliées."

#### ANNEXE II

# Rapport du Comité plénier II relatif au règlement d'arbitrage de la CNUDCI

#### I. INTRODUCTION

- 1. Le Comité plénier II a été créé par la Commission pour étudier le projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages ad hoc portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) figurant dans le document A/CN.9/112. La section II du présent rapport résume, article par article, les principaux points qui ont été soulevés au cours des délibérations du Comité au sujet du projet de règlement. On a fait précéder le résumé de la discussion consacrée à chaque article du projet du texte de l'article en question, tel qu'il figure dans le document A/CN.9/112.
- 2. Au cours de ses délibérations, le Comité a créé un certain nombre de groupes de rédaction <u>ad hoc</u> pour remanier le libellé de certains articles ou paragraphes.
- 3. Le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, tel qu'il a été approuvé par le Comité, forme la section III du présent rapport a/.
- 4. Le texte du projet de décision adopté par le Comité et soumis à la Commission forme la section IV du présent rapport  $\underline{b}$ .
- 5. Le Comité a adopté le présent rapport à sa 19ème sé nce, tenue le 23 avril 1976.
  - II. EXAMEN PAR LE COMITE DU PROJET REVISE DE REGLEMENT D'ARBITRAGE A UTILISER A TITRE FACULTATIF DANS LES ARBITRAGES AD HOC PORTANT SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL (REGLEMENT D'ARBITRAGE DE LA CNUDCI)

## Titre du Règlement d'arbitrare

"Projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages <u>ad hoc</u> portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI)"

a/ La section III du rapport contenant le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI tel qu'il a été approuvé par le Comité, n'est pas reproduite. Les modifications apportées par la Commission au texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI tel qu'il a été approuvé par le Comité sont indiquées dans les paragraphes 52 et 53 du chapitre V du présent rapport et le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, tel qu'il a été adopté par la Commission est reproduit au paragraphe 57 du chapitre V.

<sup>&</sup>lt;u>b</u>/ La partie IV du rapport contenant le texte du projet de décision adopté par le Comité n'est pas reproduite. La décision adoptée par la Commission est reproduite au paragraphe 56 du chapitre V du présent rapport.

6. Le Comité a estimé que le titre devrait être modifié pour mieux indiquer quelles étaient les différentes utilisations possibles du Règlement. Le Comité a donc décidé que le titre du Règlement devrait se lire "Règlement d'arbitrage de la CNUDCI".

#### Articles premier et 2

## "Article premier

- 1. Le présent Règlement s'applique lorsque les parties à un contrat sont convenues, par une convention écrite se référant expressément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, de trancher conformément à ce dernier les litiges nés dudit contrat.
- 2. On entend par 'parties' les personnes physiques ou morales, y compris les personnes morales de droit public.
- 3. On entend par 'convention écrite' une clause compromissoire stipulée dans un contrat ou une convention d'arbitrage distincte, y compris une convention contenue dans un échange de lettres signées par les parties ou dans un échange de télégrammes ou de messages télex.
- 4. On entend par 'litiges nés dudit contrat', les litiges existants ou futurs qui naissent d'un contrat conclu entre les parties ou se rapportant audit contrat ou à une contravention audit contrat, à sa résolution ou à sa nullité.

## Article 2

Les parties peuvent à tout moment convenir par écrit de modifier toute disposition du présent Règlement, y compris tous délais fixés par le présent Règlement ou conformément à celui-ci."

- 7. La discussion sur ces articles a été axée sur les propositions ci-après, tendant à :
  - a) Combiner le paragraphe 1 de l'article premier et l'article 2;
- b) Supprimer l'obligation de passer un écrit prévue au paragraphe 1 de l'article premier et à l'article 2, et supprimer en conséquence le paragraphe 3 de l'article premier;
  - c) Supprimer le paragraphe 2 de l'article premier définissant les "parties";
- d) Supprimer le paragraphe 4 de l'article premier définissant "les litiges nés dudit contrat".
- 8. Le Comité est convenu de combiner le paragraphe 1 de l'article premier et l'article 2 afin de préciser qu'en convenant de trancher leur litige conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, les parties peuvent convenir d'en modifier une disposition quelconque.

- 9. On a étudié la question de savoir s'il conviendrait de supprimer l'obligation de passer un écrit lorsque les parties conviennent de soumettre leurs litiges au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI ou d'en modifier les dispositions. Selon un point de vue, cette question devrait être réglée par le droit interne applicable. Selon un autre point de vue, il convenait de maintenir l'obligation de l'écrit dans la mesure où cela introduisait un élément de sécurité en ce qui concerne l'applicabilité du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI et toute modification qu'il pourrait être convenu d'y apporter. Il a été noté également que la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrongères, ainsi que le droit interne de la plupart des pays, exigeaient la forme écrite pour les conventions d'arbitrage.
- 10. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir l'obligation de l'écrit pour les conventions d'arbitrage prévoyant l'application du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI et pour tout accord concernant les modifications de ce règlement. Toutefois, le Comité a supprimé le paragraphe 3 de l'article premier définissant l'expression "convention écrite", la question de savoir si l'obligation de l'écrit a été respectée dans un cas particulier devant être tranchée par le droit interne applicable.
- 11. La décision de supprimer le paragraphe 2 de l'article premier, définissant le terme "parties" de façon à inclure "les personnes morales de droit public", a fait l'objet d'un accord général. Les membres du Comité ont convenu que la question de déterminer si "une personne morale de droit public" pouvait conclure une convention prévoyant que les différends seraient soumis à l'arbitrage conformément au Règlement de la CNUDCI était une question qui devait être tranchée par le droit interne applicable.
- 2. Le Comité a étudié les rapports existant entre le Règlement et les dispositions de droit interne applicables à l'arbitrage. Il a été décidé que l'inclusion, uniquement, dans certains articles du Règlement d'une disposition indiquant que l'article en question était subordonné au droit interne applicable en matière d'arbitrage risquerait de conduire à un raisonnement <u>a contrario</u> en ce qui concerne d'autres articles dont une telle disposition serait absente. Le Comité a donc décidé d'introduire à l'article premier une mention générale indiquant que toutes les dispositions du Règlement étaient subordonnées au droit interne applicable en matière d'arbitrage.
- 13. Le Comité a étudié une proposition visant à supprimer, comme étant superflu, le paragraphe 4 de l'article premier, qui définissait "les litiges nés dudit contrat". Etant donné que la définition de ces termes ne visait qu'à préciser quels types de litiges seraient couverts par la convention d'arbitrage prévoyant l'application du Règlement de la CNUDCI, il a été décidé de modifier le paragraphe 1 de l'article premier de façon que cela y soit prévu et de supprimer le paragraphe 4 de cet article.

#### Article 3, paragraphe 1

"1. Aux fins du présent Règlement, une notification, une communication ou une proposition adressée par une partie à l'autre est réputée être arrivée à destination le jour de sa remise à la résidence habituelle ou au siège de l'autre partie ou, à défaut, à sa dernière résidence ou son dernier siège connu."

- 14. La discussion concernant le paragraphe 1 de l'article 3 a porté principalement sur les délais et les conditions à observer pour la "remise" d'une notification ou communication adressée à une partie.
- 15. Le Comité a examiné une suggestion tendant à ce que ce paragraphe contienne une disposition qui établirait une présomption de remise après expiration d'un certain délai. Cette suggestion n'a pas été adoptée, les raisons étant que c'était le droit interne applicable qui devait établir les présomptions de remise.
- 16. Une proposition tendant à ce que la "remise" soit réputée avoir été faite en bonne et due forme lorsqu'elle a été effectuée conformément au droit interne applicable au lieu de la remise a été examinée mais n'a pas été retenue, car la partie adressant la communication serait alors contrainte de connaître le droit interne applicable dans chaque localité où il pourrait être nécessaire d'adresser une communication au cours de la procédure arbitrale.
- 17. Le Comité a décidé de retenir la suggestion tendant à préciser les conditions et modalités à respecter pour la remise d'une communication à "la dernière résidence ou au dernier siège connu" d'une partie.
- 18. Un représentant a fait observer que le paragraphe 1 de l'article 3 n'empêchait pas une partie d'invoquer les dispositions du droit interne applicable en matière de communications.

#### Article 3, paragraphe 2

- "2. Aux fins du calcul d'un délai prescrit par le présent Règlement, ledit délai commence à courir le jour où la notification, la communication ou la proposition est arrivée à destination, lequel est compté comme premier jour du délai. Si le dernier jour du délai est un jour férié ou chômé au lieu de la résidence ou du siège du destinataire, le délai est prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant. Les jours fériés et chômés qui tombent pendant que court le délai sont comptés."
- 19. Il y a eu un accord général sur la teneur du paragraphe 2 de l'article 3.
- 20. Toutefois, le Comité a décidé que le jour où une notification ou communication est arrivée à destination ne devrait pas être compté dans les délais prescrits par le Règlement de la CNUDCI. On a fait observer que cette modification était conforme aux dispositions sur ce point de la plupart des législations nationales ainsi que de la Convention de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.
- 21. Le Comité a examiné mais n'a pas retenu une suggestion tendant à ce que les délais visés dans le Règlement soient exprimés en semaines ou en mois plutôt qu'en jours.

#### Article 4

"l. La partie qui prend l'initiative de recourir à l'arbitrage (ci-après dénommée 'le demandeur') notifie à l'autre partie (ci-après dénommée 'le défendeur') qu'elle invoque une clause compromissoire ou une convention d'arbitrage distincte conclue par les parties.

- 2. La procédure d'arbitrage est réputée commencer à la date à laquelle cette notification (ci-après dénommée 'notification d'arbitrage') est remise à la résidence habituelle ou au siège du défendeur, ou à défaut à sa dernière résidence ou son dernier siège connu.
- 3. La notification d'arbitrage contient les indications ci-après, dont la liste n'est pas exhaustive :
  - a) Les noms et adresses des parties;
- b) La mention de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage invoquée;
- c) La mention du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte;
- d) La nature générale du litige et, le cas échéant, une estimation de la somme sur laquelle il porte;
  - e) L'objet de la demande;
- f) Une proposition quant au nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois), à défaut d'accord sur ce point conclu précédemment entre les parties."
- 22. L'examen de l'article 4 a porté essentiellement sur la question de savoir s'il conviendrait de combiner les dispositions dudit article relatives à la notification d'arbitrage et celles de l'article 17 relatives à la requête. On a fait valoir, dans ce sens, que cela aurait pour effet d'accélérer la procédure arbitrale.
- 23. Bien qu'après délibération le Comité ait décidé de ne pas réunir les articles 4 et 17, il a approuvé la suggestion tendant à ce que les demandeurs puissent, s'ils le souhaitent, joindre leur requête à la notification d'arbitrage et satisfaire ainsi à l'obligation qui leur incombe aux termes de l'article 17 du Règlement.
- 24. Le Comité a retenu une suggestion visant à ce que le demandeur ait également la faculté, afin d'accélérer la procédure arbitrale, d'indiquer dans la notification d'arbitrage le nom de l'arbitre qu'il a nommé conformément au paragraphe l de l'article 8 ou qu'il propose conformément au paragraphe 2 de l'article 7.

#### Article 5

"Toute partie peut se faire représenter par un conseil ou un mandataire dès qu'elle a communiqué le nom et l'adresse de l'intéressé à l'autre partie. Cette communication est réputée faite lorsque la notification d'arbitrage, la requête, la réponse ou une demande reconventionnelle ont été déposées au nom d'une partie par un conseil ou un mandataire."

25. On s'est accordé à reconnaître que les termes "conseil ou mandataire" ("counsel or agent" en anglais) posaient un problème de traduction et seraient interprétés différemment dans les divers systèmes juridiques. On a également soulevé la question de savoir si le terme "représenter" qui apparaît à la première

phrase de l'article 5 serait considéré comme excluant la possibilité qu'une partie se fasse assister par une personne autre qu'un homme de loi pour préparer ou soumettre son cas. Le Comité a décidé que la première phrase de l'article 5 devrait s'inspirer quant au fond du paragraphe 8 de l'article VI du Règlement d'arbitrage commercial international de la CEAEO de 1966 qui est ainsi conçu : "Les parties ont le droit de se faire représenter à l'audience ou de s'y faire assister par des personnes de leur choix".

26. A l'issue de ses délibérations, le Comité n'a pas retenu la suggestion visant soit à supprimer la deuxième phrase de l'article 5 soit à exiger qu'une personne réputée représenter une partie présente une procuration écrite, signée par cette dernière.

### Article 6

"Si les parties ne sont pas convenues antérieurement du nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois) et si dans les quinze jours de la réception par le défendeur de la notification d'arbitrage du demandeur les parties ne sont pas convenues qu'il n'y aura qu'un seul arbitre, il sera nommé trois arbitres."

- 27. Le Comité a examiné la proposition tendant à ce que l'article 6 dispose que dans le cas où les parties ne parviennent pas à s'entendre sur le nombre d'arbitres, le tribunal d'arbitrage consistera en un arbitre unique, la procédure d'arbitrage par un arbitre unique étant plus rapide et moins coûteuse.
- 28. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir l'article 6 tel quel en faisant valoir que les tribunaux d'arbitrage constitués spécialement pour statuer sur les différends commerciaux internationaux étaient habituellement composés de trois arbitres.
- 29. Trois représentants ont exprimé des réserves et indiqué leur préférence pour un tribunal qui serait composé d'un seul arbitre au cas où les parties ne pourraient s'entendre sur le nombre d'arbitres.

## Article 7 , paragraphe 1

- "l. S'il doit être nommé un arbitre unique, celui-ci doit être d'une nationalité différente de celle des parties."
- 30. Le Comité a examiné le principe énoncé au paragraphe 1 de l'article 7 selon lequel l'arbitre unique ne doit pas être de la même nationalité que les parties et qui visait à renforcer l'impression que les arbitres uniques seraient impartiaux et indépendants. A cet égard, il a été suggéré de limiter l'application de la règle de la nationalité différente aux cas où l'arbitre unique est désigné par une autorité compétente.
- 31. Après examen de la question, le Comité a décidé d'introduire un élément de souplesse en remplaçant le paragraphe 1 de l'article 7 par une disposition prévoyant que l'arbitre unique serait désigné en fonction de certains critères susceptibles de garantir la désignation d'un arbitre unique qui serait impartial et indépendant, compte tenu notamment de l'opportunité de désigner un arbitre dont la nationalité soit différente de celle des parties.

#### Article 7, paragraphes 2 et 3

- "2. Le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'arbitre unique. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'arbitre unique dans les trente jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur.
- 3. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur le choix de l'arbitre unique, ou si avant l'expiration de ce délai, elles ont conclu qu'elles ne pourraient pas arriver à un accord à ce sujet, l'arbitre unique est nommé par l'autorité compétente désignée antérieurement par les parties. Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné l'autorité compétente, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'autorité compétente. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'autorité compétente dans les quinee jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur."
- 32. L'examen des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 a été essentiellement fondé sur une proposition tendant à simplifier la procédure de nomination de l'arbitre unique. On s'est en général accordé à reconnaître que les dispositions à appliquer pour la nomination de l'arbitre unique, par les parties ou par l'autorité compétente, devraient être simplifiées.
- 33. Le Comité a décidé que le demandeur et le défendeur devraient être traités sur un pied d'égalité en ce qui concerne la nomination de l'arbitre unique, de telle façon que l'une ou l'autre partie puisse entamer la procédure de nomination en proposant le nom d'une personne susceptible d'exercer les fonctions d'arbitre unique ou puisse demander à l'autorité compétente de procéder à cette nomination.
- 34. Le Comité s'est préoccupé de savoir si la méthode selon laquelle l'une des parties communique à l'autre des propositions quant au choix d'un arbitre unique ou d'une autorité compétente devait être régie par le Règlement. Après s'être demandé si lesdites propositions devaient être communiquées par écrit, le Comité a décidé de ne pas imposer aux parties dans le Règlement la méthode à suivre pour communiquer leurs propositions.
- 35. Afin d'accélérer le processus de nomination de l'arbitre unique, il a été suggéré de n'accorder aux parties que 30 jours à partir de la date de la réception de la notification d'arbitrage par le demandeur pour s'entendre sur le choix de l'arbitre unique. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas retenir cette suggestion mais de faire en sorte que les parties se voient accorder un délai de 30 jours après la réception par l'une d'elle de la proposition initiale relative au choix de l'arbitre unique pour s'entendre sur le choix de l'arbitre unique.
- 36. On s'est en général accordé à reconnaître que les dispositions du paragraphe 3 de l'article 7 concernant les cas où les parties n'ont pu s'entendre sur le choix de l'arbitre unique dans le délai prescrit et dans les cas où elles ne s'étaient pas entendues antérieurement sur le choix d'une autorité compétente, devraient

être simplifiées. Le Comité a décidé que les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 du Règlement devraient être restructurés comme suit :

- a) Chacune des parties peut proposer à l'autre le nom d'une personne susceptible d'exercer les fonctions d'arbitre unique ou le nom d'une autorité compétente qui serait chargée de procéder à cette nomination;
- b) Dans les 30 jours qui suivent la réception de la proposition par l'autre partie, les parties peuvent s'entendre soit sur le choix de l'arbitre unique soit sur celui de l'autorité compétente;
- c) Si à l'expiration de ce délai les parties ne se sont pas entendues, elles doivent s'adresser à l'autorité appropriée visée au paragraphe 4 de l'article 7 du Règlement.
- 37. On s'est également demandé s'il était possible de désigner comme autorité compétente, outre des institutions comme les chambres de commerce, des particuliers. La plupart des représentants ont été d'avis que le Règlement ne devait pas contenir de définition de l'autorité compétente que les parties pourraient ainsi choisir librement.

## Article 7, paragraphe 4

- "4. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur la désignation de l'autorité compétente, le demandeur doit s'adresser :
- a) Au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, ou
- b) /Ajouter ici l'organe ou l'organisme approprié qui sera créé sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies./

L'autorité visée aux alinéas a) et b) peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Elle communique aux deux parties le nom de l'autorité compétente qu'elle aura désignée."

- 38. Le Comité a examiné la proposition selon laquelle il serait créé, sous les auspices des Nations Unies, un organisme qui serait chargé soit de nommer l'arbitre unique, soit de désigner une autorité compétente qui s'acquitterait de cette tâche dans les cas où les parties ne se seraient pas entendues sur le choix d'un arbitre unique ni sur celui d'une autorité compétente. A l'issue des délibérations, le Comité a décidé qu'il suffirait que le Règlement dispose que le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye pourrait être prié par l'une des parties de désigner une autorité compétente en pareil cas. On a dit qu'il ne serait fait appel que très rarement au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage et qu'il n'était donc pas nécessaire de créer un organisme spécial sous les auspices des Nations Unies à cette fin.
- 39. Le Comité a été avisé que le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage ne serait pas disposé à se charger de nommer directement un arbitre unique. En conséquence, il a décidé de ne pas retenir la suggestion selon laquelle l'autorité appropriée visée au paragraphe 4 de l'article 7 nommerait directement les arbitres.

- 40. Le Comité a examiné certains aspects administratifs de l'envoi d'une demande au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage tels que les frais encourus et la langue dans laquelle la demande et les pièces justificatives devaient être présentées. Le Comité a jugé qu'aucune disposition spéciale n'était nécessaire à cet égard. Le secrétaire de la Commission a annoncé au Comité que le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye l'avait informé qu'il ne serait par perçu d'honoraires lorsqu'une demande lui serait envoyée et que seul le remboursement des frais serait demandé.
- 41. A la suite de ses délibérations, le Comité a décidé de supprimer les deux dernières phrases du paragraphe 4 de l'article 7 dont les dispositions étaient évidentes et superflues. Le Comité est également convenu qu'eu égard à la décision qu'il avait prise au sujet des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 (voir par. 34 et 38), les demandeurs et les défendeurs avaient le droit d'invoquer les dispositions du paragraphe 4 de l'article 7 sur un pied d'égalité.

#### Article 7, paragraphe 5

- "5. Le demandeur adresse à l'autorité compétente une copie de la notification d'arbitrage. une copie du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte, et une copie de la convention d'arbitrage si celle-ci ne figure pas dans le contrat."
- 42. Le Comité a noté que le paragraphe 5 de l'article 7 était applicable à toutes les autorités compétentes appelées à nommer un arbitre unique, que les parties se soient entendues sur la désignation de l'autorité compétente ou que celle-ci ait été désignée conformément au paragraphe 4 de l'article 7 du Règlement d'arbitrage.
- 43. On s'est généralement accordé à reconnaître que cette disposition était utile puisque la documentation ainsi obtenue par l'autorité compétente faciliterait la nomination par ladite autorité d'un arbitre unique bien qualifié pour connaître du litige en question. On a toutefois reconnu que le paragraphe 5 devrait, dans la mesure du possible, être simplifié et qu'il devrait imposer la même obligation aux deux parties.

## Article 7, paragraphe 6

- "6. L'autorité compétente nomme l'arbitre unique en utilisant le système des listes, conformément à la procédure suivante :
  - L'autorité compétente communique aux deux parties une liste identique comprenant au moins trois noms;
  - Dans les quinze jours de la réception de cette liste, chaque partie peut renvoyer celle-ci à l'autorité compétente après avoir rayé le nom ou les noms auxquels elle fait objection et numéroté les noms restants dans l'ordre de ses préférences;
  - A l'expiration du délai susmentionné, l'autorité compétente choisit l'arbitre unique parmi les personnes dont le nom figure sur les listes qui lui ont été renvoyées conformément à l'ordre de préférence indiqué par les parties.

Si pour une raison quelconque la nomination ne peut se faire conformément à cette procédure, la nomination de l'arbitre unique est laissée à l'appréciation de l'autorité compétente.

L'autorité compétente peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions."

- 44. Le Comité a examiné la question de savoir s'il y avait lieu de conserver le système des listes pour la nomination d'un arbitre unique par l'autorité compétente au titre du paragraphe 6 de l'article 7.
- 45. De l'avis d'un représentant, le système des listes était utile dans la mesure où il permettait aux parties de garder un rôle dans la procédure de nomination de l'arbitre par l'autorité compétente. De l'avis d'un autre représentant, le système des listes était trop complexe pour être obligatoirement imposé aux autorités compétentes et il était préférable d'adopter un système donnant aux autorités compétentes la possibilité de choisir librement la méthode de désignation.
- 46. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé que le paragraphe 6 de l'article 7 devait stipuler que les autorités compétentes utiliseraient le système des listes à moins que les parties n'en conviennent autrement ou que les autorités compétentes elles-mêmes décident que cette procédure ne convenait pas en l'espèce.

### Article 8, paragraphe 1

- "1. S'il doit être nommé trois arbitres, chaque partie en nomme un. Les deux arbitres ainsi nommés choisissent le troisième qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage."
- 47. Le Comité est convenu que ledit paragraphe, qui traite de la composition d'un tribunal d'arbitrage composé de trois membres, devrait être maintenu tel quel.

### Article 8, paragraphe 2

- "2. L'arbitre président doit être d'une nationalité différente de celle des parties."
- 48. Ce paragraphe a été examiné quant au fond par le Comité lors de l'examen de la disposition analogue de l'article 7, paragraphe 1, relatif à l'arbitre unique. Le Comité est convenu que la décision prise au sujet de l'article 7, paragraphe 1, devrait être reflétée dans le libellé de l'article 8, paragraphe 2.

# Article 8, paragraphe 3

- "3. Si dans les quinze jours de la réception de la notification du nom de l'arbitre désigné par le demandeur, le défendeur ne lui a pas, à son tour notifié par télégramme ou message télex le nom de l'arbitre de son choix, le demandeur doit :
- a) Si les parties ont désigné antérieurement une autorité compétente demander à celle-ci de nommer le deuxième arbitre.

b) Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente - s'adresser à l'une des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 7 pour qu'elle procède à cette nomination.

La nomination du deuxième arbitre est laissée à l'appréciation de l'autorité compétente."

49. Les membres du Comité se sont généralement déclarés d'accord avec le fond de ce paragraphe. Ils ont estimé cependant que le demandeur et le défendeur devraient être traités sur un pied d'égalité dans le paragraphe 3 de l'article 8 et qu'il n'y avait pas lieu de limiter les méthodes de notification par l'une des parties à l'autre du nom de l'arbitre nommé par elle.

## Article 8, paragraphe 4

- "4. Si dans les quinze jours de la nomination du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se sont pas entendus sur le choix de l'arbitre président, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions de président. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'arbitre président dans les trente jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur."
- 50. Le Comité a étudié le délai dans lequel les deux arbitres nommés conformément aux paragraphes l à 3 de l'article 8 devaient s'entendre sur le choix de l'arbitre président. Il est convenu que ce choix était extrêmement important et il a donc estimé qu'il était justifié de porter le délai de 15 à 30 jours en vue de permettre aux arbitres d'avoir des contacts.
- 51. Le Comité a examiné une proposition tendant à modifier le paragraphe 4 de l'article 8 de façon à ce que, si les deux arbitres ne parvenaient pas à s'entendre sur le choix de l'arbitre président dans le délai prescrit de 30 jours, l'arbitre président soit nommé par une autorité compétente sans qu'il soit demandé aux parties de tenter une nouvelle fois de s'entendre sur le choix de l'arbitre président afin de ne pas ralentir inutilement la procédure. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas retenir cette proposition.
- 52. Un représentant a noté qu'en vertu de la législation de son pays, il fallait nommer un "surarbitre" /umpire/ au lieu d'un arbitre président.

## Article 8, paragraphe 5

"5. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur le choix de l'arbitre président, ou si avant l'expiration de ce délai elles ont conclu qu'elles ne pourraient pas arriver à un accord à ce sujet, l'arbitre président est nommé par l'autorité compétente désignée antérieurement par les parties. Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité, ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs institutions ou personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'autorité compétente. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'autorité compétente dans les quinze jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur."

53. Le Comité a examiné ce paragraphe quant au fond lorsqu'il a étudié les dispositions similaires contenues dans le paragraphe 3 de l'article 7, concernant la nomination de l'arbitre unique. Il est convenu que les décisions prises au sujet du paragraphe 3 de l'article 7 devaient être reflétées dans le texte du paragraphe 5 de l'article 8.

## Article 8, paragraphe 6

- "6. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur la désignation de l'autorité compétente, le demandeur s'adresse à l'une des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 7 pour qu'elle désigne une autorité compétente. L'autorité à laquelle il est fait appel peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Elle communique aux deux parties le nom de l'autorité compétente qu'elle aura désignée. L'autorité compétente peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions."
- 54. Le Comité a examiné ce paragraphe quant au fond lorsqu'il a étudié les dispositions similaires contenues dans le paragraphe 4 de l'article 7, concernant la nomination de l'arbitre unique. Il est convenu que les décisions prises au sujet du paragraphe 4 de l'article 7 devaient être reflétées dans le texte du paragraphe 6 de l'article 8.

## Article 8, paragraphe 7

- "7. Le demandeur adresse à l'autorité compétente une copie de la notification d'arbitrage, une copie du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte et une copie de la convention d'arbitrage si celle-ci ne figure pas dans le contrat."
- 55. Le Comité a examiné ce paragraphe quant au fond lorsqu'il a étudié les dispositions identiques du paragraphe 5 de l'article 7. Le Comité a convenu que la décision prise à propos du paragraphe 5 de l'article 7 s'appliquait également au paragraphe 7 de l'article 8.

# Article 8, paragraphe 8

- "8. L'autorité compétente nomme l'arbitre président conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 7."
- 56. Puisque ce paragraphe n'est qu'un renvoi au paragraphe 6 de l'article 7, les décisions prises par le Comité au sujet du paragraphe 6 de l'article 7 s'appliquent également au paragraphe 8 de l'article 8.

## Article 9, paragraphe 1

- "1. Chaque partie peut récuser un arbitre, y compris un arbitre unique ou un arbitre président, indépendamment du fait que cet arbitre:
  - A été à l'origine proposé ou nommé par elle, ou

- A été nommé par l'autre partie ou une autorité compétente, ou
- A été choisi par les deux parties ou par les autres arbitres,
- s'il existe des circonstances de nature à justifier des doutes sur son impartialité ou son indépendance."
- 57. Le Comité a examiné /mais décidé de ne pas retenir/ /et décidé de retenir/ la suggestion tendant à ce qu'une partie soit autorisée à récuser un arbitre nommé par elle seulement pour des raisons dont elle n'avait pas connaissance au moment de la nomination.
- 58. Il a été convenu que le texte du paragraphe l de l'article 9 devait être simplifié.

## Article 9, paragraphe 2

- "2. Les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article comprennent tout intérêt d'ordre économique ou personnel dans le résultat de l'arbitrage, tout lien d'ordre familial ou tout lien commercial présent ou passé avec l'une des parties ou avec le conseil ou le mandataire de l'une des parties."
- 59. Le Comité a examiné la question de la suppression de ce paragraphe. Il a été dit que le paragraphe 2 de l'article 9 devait être supprimé, la règle générale concernant les motifs de récusation, énoncée au paragraphe 1 de l'article 9, étant suffisante.
- 60. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de supprimer le paragraphe 2 de l'article 9.

### Article 9, paragraphe 3

- "3. Tout arbitre dont la nomination est envisagée signale à ceux qui l'ont pressenti toutes circonstances de nature à justifier des doutes sur son impartialité ou sur son indépendance. Une fois qu'il a été nommé ou choisi un arbitre signale lesdites circonstances aux parties, s'il ne l'a déjà fait."
- 61. Le Comité a examiné le paragraphe 9 de l'article 3 et a décidé de le maintenir tel quel.

#### Article 10, paragraphe 1

- "1. La récusation d'un arbitre doit être faite dans les trente jours suivant la date à laquelle sa nomination a été communiquée à la partie récusante ou dans les trente jours suivant la date à laquelle celle-ci a eu connaissance des circonstances visées à l'article 9."
- 62. Le Comité a examiné le délai dans lequel un arbitre pouvait être récusé. Il est convenu que les récusations devaient être faites rapidement et qu'en conséquence, le délai pendant lequel une partie pouvait récuser un arbitre devait être ramené à 15 jours.

#### Article 10, paragraphe 2

- "2. La récusation est notifiée à l'autre partie et à l'arbitre en cause. La notification se fait par écrit et elle doit être motivée."
- 63. Le Comité a décidé de conserver ce paragraphe, sous réserve d'une modification tendant à ce que la récusation soit notifiée aux trois membres du tribunal d'arbitrage et non seulement à l'arbitre récusé.

## Article 10, paragraphe 3

- "3. Lorsqu'un arbitre a été récusé par une partie, l'autre partie peut accepter la récusation. L'arbitre peut également se déporter à la suite de la récusation. Dans les deux cas, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8."
- 64. Il a été convenu de conserver le fond de ce paragraphe.
- 65. Le Comité a noté que l'acceptation par l'autre partie de la récusation d'un arbitre ou du départ de l'arbitre récusé n'impliquait pas nécessairement qu'elle admettait ou reconnaissait la validité des motifs de la récusation. Le Comité est convenu en outre que le paragraphe 3 de l'article 10 devait être modifié de façon à indiquer clairement que, lorsque le poste d'un arbitre récusé devenait vacant de l'une des deux manières prévues au paragraphe 3 de l'article 10, il faudrait reprendre à zéro le processus de nomination d'un arbitre de remplacement suivant la procédure prévue aux articles 7 ou 8 même si, lors de la nomination de l'arbitre récusé, l'une des parties n'avait pas exercé son droit de nommer un arbitre ou de participer à sa nomination.

### Article 11

- "1. Si la récusation n'est pas acceptée par l'autre partie et que l'arbitre récusé ne se déporte pas, la décision relative à la récusation est prise :
- a) Si la nomination initiale a été faite par une autorité compétente par ladite autorité compétente.
- b) Si la nomination initiale n'a pas été faite par une autorité compétente mais qu'une telle autorité a été désignée antérieurement par ladite autorité compétente.
- c) Dans tous les autres cas, par l'autorité compétente qui doit être désignée conformément aux dispositions des articles 7 ou 8.
- 2. Si, dans les cas visés aux alinéas a), b) et c) du paragraphe l, l'autorité compétente admet la récusation, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8; toutefois, dans le cas où cette procédure implique la désignation d'une autorité compétente, la nomination de l'arbitre est faite par l'autorité compétente qui s'est prononcée sur la récusation."

- 66. Le Comité a examiné les paragraphe 1 et 2 de l'article 11 et décidé de les conserver quant au fond.
- 67. Il a été noté au cours du débat qu'en vertu de la législation de certains Etats, les décisions sur les récusations d'arbitres étaient prises d'abord par le tribunal d'arbitrage et en dernier ressort par le tribunal compétent.

#### Article 12, paragraphe 1

- "1. En cas de décès ou de démission d'un arbitre pendant la procédure d'arbitrage, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8."
- 68. Le Comité a adopté cette disposition sans modifications.

#### Article 12, paragraphe 2

- "2. En cas d'incapacité ou de carence d'un arbitre, c'est la procédure applicable à la récusation et au remplacement des arbitres prévue aux articles 10 et 11 qui s'applique."
- 69. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe quant au fond.
- 70. On a noté toutefois que le terme "incapacité" était trop ambigu et qu'il n'apparaissait pas clairement si ce terme s'appliquait à la fois à l'incapacité physique, telle qu'une maladie grave, qu'à l'incapacité juridique, telle que la minorité ou l'aliénation d'un arbitre. Le Comité est convenu qu'il fallait remplacer ce terme par un libellé de caractère objectif indiquant que le paragraphe 2 de l'article 12 s'appliquait à toutes les circonstances qui rendaient l'arbitre légalement ou physiquement incapable de s'acquitter de ses fonctions.

#### Article 12, paragraphe 3

- "3. En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président, la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement doit être répétée. En cas de remplacement d'un autre arbitre, la décision de répéter cette procédure est laissée à l'appréciation du tribunal arbitral."
- 71. Il a été généralement reconnu que ce paragraphe devrait constituer un article distinct et s'appliquer au remplacement d'un arbitre en vertu aussi bien de l'article 11 que de l'article 12.
- 72. Il a été dit que le Règlement devrait stipuler que, sauf décision contraire des parties, toute la procédure orale devait être répétée en cas de remplacement de l'un quelconque des arbitres. Il a également été dit qu'une disposition en ce sens n'était pas souhaitable car elle ralentirait la procédure et augmenterait les frais d'arbitrage.
- 73. Le Comité a également examiné une suggestion tendant à ce que la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement ne soit obligatoirement répétée qu'en cas de remplacement de l'arbitre unique et que dans tous les autres cas la décision de répéter cette procédure soit laissée à l'appréciation du tribunal d'arbitrage.

74. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir la disposition tendant à ce que la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement soit répétée en cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président et que la décision de répéter ces procédures soit laissée à l'appréciation du tribunal arbitral en cas de remplacement l'un autre arbitre.

### Article 13

"Lorsqu'à l'occasion de la nomination des arbitres, la candidature d'une ou de plusieurs personnes est proposée, soit par les parties soit par une autorité compétente, les noms et adresses complets des intéressés ainsi que leur nationalité doivent être indiqués, accompagnés si possible d'une description des titres qui justifient leur nomination en qualité d'arbitres."

75. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver cet article quant au fond, mais de le placer immédiatement après l'article 8.

## Article 14, paragraphe 1

- "l. Sous réserve des dispositions du présent règlement, les arbitres peuvent procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié, pourvu que les parties soient traitées sur un pied d'égalité et avec impartialité."
- 76. Le Comité a estimé que la notion de traitement "impartial" des parties par les arbitres demandait à être développée. Il a décidé qu'il fallait ajouter au paragraphe l de l'article l<sup>4</sup> une clause explicative indiquant que les arbitres devaient donner à chaque partie toute possibilité d'exposer ses arguments et de prendre part à tout moment à la procédure arbitrale.
- 77. On a dit que l'article l4 devrait comprendre une disposition autorisant les arbitres à déléguer à l'autorité compétente ou au Secrétaire du tribunal d'arbitrage les tâches administratives et de secrétariat qui se présenteraient durant la procédure arbitrale. Le Comité a décidé de ne pas retenir cette proposition, car il a estimé qu'une telle disposition était inutile, les arbitres étant libres de "procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié". On a fait observer que le Règlement n'interdisait pas une telle pratique.

# Article 14, paragraphe 2

- "2. A la demande de l'une ou l'autre partie, les arbitres organisent une procédure orale pour la production de preuve par témoins, y compris des experts, ou pour l'exposition orale des arguments. Si aucune demande n'est formée en ce sens, les arbitres décident s'il convient d'organiser une telle procédure ou si la procédure se déroulera exclusivement sur pièces."
- 78. Le Comité a examiné la question des circonstances dans lesquelles les arbitres devraient organiser une procédure orale au cours de la procédure arbitrale.
- 79. Il a été suggéré qu'en règle générale, les arbitres organisent une procédure orale à moins que les deux parties ne leur demandent de ne pas le faire. Il a été suggéré aussi que si les deux parties ne demandaient pas une procédure orale, les arbitres aient toute latitude pour décider s'il convenait d'en organiser une. Le Comité a décidé de retenir la solution de compromis que constituait le paragraphe 2 de l'article 14 et de préciser que toute partie pouvait, à tout moment de la procédure arbitrale, demander qu'une procédure orale soit organisée.

## Article 14, paragraphe 3

- "3. Toutes les pièces ou informations que l'une des parties fournit aux arbitres doivent être communiquées en même temps par celle-ci à l'autre partie."
- 80. Le Comité a examiné la suggestion tendant à stipuler dans ce paragraphe que toute information fournie aux arbitres par l'une des parties ne pourrait être prise en considération que s'il était établi qu'elle avait été communiquée également à l'autre partie. Cette suggestion n'a pas été adoptée car il a été estimé qu'elle entraînerait des problèmes d'ordre pratique graves pour les arbitres. Le Comité a décidé de maintenir le paragraphe 3 de l'article 14 tel quel.

## Article 15, paragraphe 1

- "l. A défaut d'accord entre les parties sur le lieu de l'arbitrage, ce lieu est déterminé par les arbitres."
- 81. Le Comité s'est interrogé sur l'opportunité d'ajouter à ce paragraphe une disposition décrivant un ou plusieurs des facteurs que les arbitres devaient prendre en considération lorsqu'ils déterminaient le lieu de l'arbitrage, à défaut d'accord entre les parties sur ce point.
- 82. Il a été dit qu'il conviendrait d'indiquer aux arbitres, au paragraphe l de l'article 15, qu'ils devaient choisir le lieu de l'arbitrage, en tenant compte des besoins de l'arbitrage en question. Il a été dit aussi qu'une telle disposition serait trop restrictive étant donné que les arbitres devaient tenir compte aussi, entre autres, de leur propre intérêt et, surtout, des frais en cause.
- 83. Le Comité a décidé de compléter le paragraphe 1 de l'article 15 en indiquant que, quand les arbitres sont appelés à choisir le lieu de l'arbitrage, ils doivent tenir compte des circonstances particulières de cet arbitrage.

#### Article 15, paragraphe 2

- "2. Les arbitres peuvent fixer l'emplacement de l'arbitrage à l'intérieur du pays ou de la ville choisie par les parties. Ils peuvent entendre des témoins et tenir des réunions préparatoires pour se consulter, en tout lieu qui leur conviendra, compte tenu des besoins de l'arbitrage."
- 84. Après avoir étudié des suggestions de style, le Comité a décidé de ne pas modifier le paragraphe 2 de l'article 15, quant au fond.

### Article 15, paragraphe 3

- "3. Les arbitres peuvent se réunir en tout lieu qu'ils jugeront approprié aux fins d'inspection de marchandises ou d'autres biens et d'examen de pièces. Les parties en seront informées suffisamment longtemps à l'avance pour avoir la possibilité d'assister à la descente sur les lieux."
- 85. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir le paragraphe 3 de l'article 15 tel quel.

# Article 15, paragraphe 4

"4. La sentence est rendue au lieu de l'arbitrage."

- 86. Le Comité a examiné la question de savoir si le libellé de ce paragraphe exigeait que la décision soit prise et la sentence rédigée et signée par tous les membres du tribunal d'arbitrage sur les lieux mêmes de l'arbitrage. On a observé qu'il arrivait souvent, dans la pratique, que les arbitres quittent le lieu de l'arbitrage à la fin des délibérations et qu'ils rédigent et signent la sentence ailleurs.
- 87. Le Comité a noté que le praragraphe 4 de l'article 15 visait à assurer l'application des dispositions de la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, et qu'il en suivait donc étroitement le libellé. Désireux de faciliter la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales conformément à cette convention, le Comité a décidé de maintenir le texte du paragraphe 4 de l'article 15 quant au fond.
- 88. Le Comité n'a pas adopté une suggestion tendant à incorporer le paragraphe 4 de l'article 15 dans l'article 27 du Règlement, qui traite de la forme et de l'effet de la sentence. On a fait observer que la question du lieu de l'arbitrage importait aussi pour des questions autres que la forme et l'effet des sentences, par exemple pour la détermination de la législation applicable en ce qui concerne le déroulement de la procédure arbitrale.

## Article 16, paragraphes 1 et 2

- "1. Sous réserve de l'accord des parties, les arbitres fixent sans retard dès leur nomination, la langue ou les langues de la procédure. Cette décision s'applique à la requête, à la réponse, et à tout autre exposé écrit et en cas de procédure orale, à la langue ou aux langues à utiliser au cours de cette procédure.
- 2. Les arbitres peuvent ordonner que toutes les pièces jointes à la requête ou à la réponse et toutes les pièces complémentaires produites au cours de la procédure qui ont été remises dans leur langue originale, soient accompagnées d'une traduction dans la langue ou les langues choisies par les parties ou fixées par les arbitres."
- 89. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir l'article 16 tel quel.
- 90. Il a été noté que, dans le cas où les arbitres choisissaient la langue ou les langues à utiliser au cours de la procédure arbitrale, ils pouvaient consulter les parties avant de prendre une décision.

## Article 17, paragraphe 1

- "1. Dans le délai fixé à cet effet par les arbitres, le demandeur adresse sa requête écrite au défendeur et à chacun des arbitres. Une copie du contrat et de la convention d'arbitrage, si elle ne figure pas dans le contrat, doit être jointe à la requête."
- 91. A l'issue de ses délibérations, le Comité a maintenu ce paragraphe quant au fond. Cependant, à la suite de la décision qu'il avait prise au sujet de l'article 4, le Comité a décidé de modifier le paragraphe 1 de l'article 17 de telle façon que le demandeur n'ait pas à soumettre de requête au titre de l'article 17 s'il en avait déjà joint une à sa notification d'arbitrage.

#### Article 17, paragraphe 2

- "2. La requête comporte les indications ci-après :
- a) Les noms et adresses des parties;
- b) Un exposé des faits présentés à l'appui de la requête;
- c) Les points litigieux;
- d) L'objet de la demande.

Le demandeur peut joindre à sa requête toute pièce qu'il juge pertinente ou y mentionner celles qu'il produira."

- 92. La discussion sur ce paragraphe a porté essentiellement sur la question de savoir s'il fallait exiger que le demandeur joigne à sa requête un exposé complet des faits sur lesquels s'appuyait sa requête et un résumé des preuves qu'il entendait produire. On a fait valoir qu'une telle disposition accélérerait la procédure arbitrale parce qu'elle permettrait de connaître rapidement les preuves que l'autre partie avait l'intention de présenter. On a dit, toutefois, qu'une telle disposition serait inapplicable et n'aurait aucune utilité car ce n'était qu'après l'échange de la requête et de la réponse que les parties pouvaient réellement décider des preuves sur lesquelles elles se fonderaient pour justifier leur position respective.
- 93. Le Comité s'est prononcé contre l'imposition d'une règle exigeant du demandeur qu'il joigne à sa requête un résumé des preuves qu'il avait l'intention de produire à l'appui de sa requête. Il a été convenu, toutefois, d'ajouter à l'article 20 un paragraphe autorisant expressément les arbitres à exiger de chaque partie un résumé des preuves qu'elle présenterait à l'appui des faits cités par elle dans sa requête ou sa réponse.
- 94. Le Comité n'a pas retenu une suggestion en vertu de laquelle le demandeur serait tenu, au titre du paragraphe 2 de l'article 17, de joindre à sa requête les pièces ou une liste des pièces sur lesquelles il se fondait. Le Comité a toutefois reconnu que le demandeur devait être autorisé, s'il le désirait, à faire allusion "aux pièces ou autres moyens de preuve" qu'il avait l'intention de produire.

## Article 17, paragraphe 3

- "3. Au cours de la procédure arbitrale, la requête peut être complétée ou modifiée avec l'autorisation des arbitres à condition que le défendeur ait la possibilité d'exercer son droit de défense à l'égard de ce changement."
- 95. Le Comité a examiné s'il y avait lieu de conserver ce paragraphe. Selon l'une des opinions exprimées, le demandeur devrait avoir le droit de compléter ou de modifier sa requête sans avoir à demander l'autorisation des arbitres. Selon une autre opinion, la disposition suivant laquelle le demandeur devait obtenir l'autorisation des arbitres avant de pouvoir amender sa requête était utile puisqu'elle empêchait le demandeur de retarder la procédure arbitrale en amendant constamment sa requête.

- 96. Il a été convenu de remanier le paragraphe 3 de l'article 17 de manière à ce qu'il autorise, en termes généraux, un demandeur à compléter ou à modifier sa requête, tout en stipulant qu'une requête ne pouvait pas être amendée si la requête modifiée débordait le cadre de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage ou si les arbitres jugeaient que l'amendement envisagé était inapproprié.
- 97. Un représentant a exprimé une réserve au sujet des dispositions du paragraphe 3 de l'article 17 et a indiqué qu'il préférait un système qui n'autorise pas le demandeur à compléter ou à modifier sa requête.

### Article 18, paragraphe 1

- "l. Dans le délai fixé à cet effet par les arbitres, le défendeur adresse sa réponse écrite au demandeur et à chacun des arbitres."
- 98. Après avoir examiné s'il convenait de prévoir dans ce paragraphe une période minimum que les arbitres accorderaient au défendeur pour la communication de sa réponse, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe sous sa forme actuelle.

## Article 18, paragraphe 2

- "2. Le défendeur répond aux alinéas b), c) et d) de la requête (art. 17, par. 2), Il peut joindre à sa réponse les pièces sur lesquelles il appuie sa défense ou y mentionner celles qu'il produira."
- 99. Le Comité est convenu de conserver les dispositions de fond de ce paragraphe. Toutefois, étant donné la décision prise au sujet du paragraphe 2 de l'article 17 (voir par. 94 ci-dessus), le Comité a décidé de modifier le paragraphe 2 de l'article 18 de manière à permettre au défendeur de mentionner dans sa réponse les "pièces ou autres moyens de preuve" qu'il a l'intention de produire.

## Article 18, paragraphe 3

- "3. Dans sa réponse, le défendeur peut former une demande reconventionnelle fondée sur le même contrat ou invoquer un droit fondé sur le même contrat comme moyen de compensation."
- 100. Le Comité a examiné la question de savoir si le défendeur devait être autorisé à introduire une demande reconventionnelle ou un moyen de compensation après le moment où il a communiqué sa réponse.
- 101. On a exprimé l'opinion que les demandes reconventionnelles et les droits invoqués en tant que moyen de compensation ne devraient être examinés par un tribunal arbitral que s'ils avaient été inclus dans la réponse et que, par conséquent, il faudrait conserver le paragraphe 3 sous sa forme actuelle. Pour donner au défendeur la possibilité de modifier sa demande dont bénéficie le demandeur conformément au paragraphe 3 de l'article 17, on a suggéré d'autre part que le paragraphe 3 de l'article 18 devrait prévoir qu'une demande reconventionnelle ou un moyen de compensation pouvait être inclus dans la réponse "à un stade ultérieur de la procédure arbitrale si les arbitres décident que ce délai est justifié par les circonstances".

102. Après avoir examiné cette question, le Comité a décidé de modifier le paragraphe 3 de l'article 18 de manière à permettre au défendeur d'introduire une demande reconventionnelle ou un moyen de compensation après le moment où il a communiqué sa réponse, a condition que les arbitres considèrent que le délai dans la production de la demande reconventionnelle ou du moyen de compensation est justifié.

## Article 18, paragraphe 4

- "4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'argicle 17 s'appliquent à la demande reconventionnelle et au droit invoqué comme moyen de compensation."
- 103. Le Comité a examiné s'il était souhaitable d'autoriser le défendeur à modifier ou à compléter sa réponse.
- 104. De l'avis d'un représentant, le défendeur devrait être autorisé à modifier sa réponse, avec l'autorisation des arbitres, de la même manière et dans les mêmes conditions que le demandeur est autorisé, en vertu du paragraphe 3 de l'article 17, à modifier sa requête. Selon un autre représentant, on ne devrait pas accorder ce droit au défendeur car il existe une forte probabilité qu'il soit utilisé pour ralentir la procédure et augmenter les frais d'arbitrage.
- 105. Après délibération, le Comité a décidé que puisque le demandeur avait le droit de modifier sa requête, le défendeur devrait bénéficier du droit de modifier sa réponse. Le Comité a décidé également d'inclure les dispositions relatives au droit de modifier ou de compléter la requête et la réponse dans un nouvel article 18 bis et, par conséquent, de supprimer le paragraphe 3 de l'article 17 et de ne conserver au paragraphe 4 de l'article 18 qu'une mention du paragraphe 2 de l'article 17.
- 106. Un représentant a formulé des réserves et a déclaré qu'il était préférable à son avis de ne pas autoriser quelque modification que ce soit de la requête ou de la réponse.

## Article 19, paragraphes 1 et 2

- "l. Les arbitres peuvent statuer sur les exceptions prises de leur incompétence, y compris toute exception touchant l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage.
- 2. Les arbitres ont compétence pour se prononcer sur l'existence ou la validité du contrat dont la clause compromissoire fait partie. Aux fins de l'article 19, une clause compromissoire qui fait partie d'un contrat et qui prévoit l'arbitrage en vertu du présent Règlement sera considérée comme une convention distincte des autres clauses du contrat. La constatation de la nullité du contrat par les arbitres n'entraîne pas de plein droit la nullité de la clause compromissoire."
- 107. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les paragraphes 1 et 2 de l'article 19, tels qu'ils sont libellés actuellement.

#### Article 19, paragraphe 3

- "3. L'exception d'incompétence doit être soulevée au plus tard lors du dépôt de la réponse ou, en cas de demande reconventionnelle, de la réplique. Si elle est soulevée à un stade ultérieur de la procédure, les arbitres peuvent néanmoins la déclarer recevable, a condition que ce retard soit justifié par les circonstances."
- 108. Le Comité a examiné une suggestion selon laquelle la deuxième phrase de ce paragraphe, concernant une exception d'incompétence soulevée après le dépôt de la réponse, n'était pas nécessaire et devrait être supprimée. On a fait observer que l'idée exprimée dans cette phrase était déjà contenue dans le nouvel article 18, qui permet de modifier la réponse, et dans le paragraphe l de l'article 14, qui donne le pouvoir aux arbitres de "procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié".
- 109. Le Comité a décidé de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 3 de l'article 19.

## Article 19, paragraphe 4

- "4. Les arbitres peuvent statuer sur l'exception d'incompétence en la traitant comme question préalable ou poursuivre l'arbitrage et statuer sur l'exception dans leur sentence définitive."
- 110. Le Comité a examiné une suggestion tendant à exiger des arbitres qu'ils statuent sur une exception d'incompétence en la traitant comme question préalable; l'adoption de cette suggestion aurait pour effet de faire gagner du temps aux parties lorsque les arbitres font droit à une exception d'incompétence. En revanche, on a fait observer que la latitude laissée aux arbitres par le libellé actuel du paragraphe 4 de l'article 19 était préférable car elle correspondait aux dispositions existant sur ce point dans les conventions internationales et de nombreuses législations nationales.
- lll. Le Comité, après délibération, a décidé de conserver l'option laissée aux arbitres, au paragraphe 4 de l'article 19, de statuer sur une exception d'incompétence soit en la traitant comme question préalable soit en statuant dans leur sentence définitive, mais de préciser dans ce paragraphe qu'en règle générale les arbitres devraient statuer sur une telle exception en la traitant comme question préalable.

#### Article 20, paragraphe 1

- "1. Les arbitres décident quelles sont, outre la requête et la réponse, les autres pièces écrites que les parties ont l'obligation ou l'autorisation de déposer; ils fixent le délai du dépôt de ces pièces. Toutefois, si les parties conviennent d'un nouvel échange d'écritures, les arbitres recevront celles-ci."
- 112. Le Comité a décidé de conserver la première phrase de ce paragraphe telle qu'elle est libellée actuellement et de supprimer la deuxième phrase concernant un nouvel échange d'écritures entre les parties (réplique et duplique) après l'échange

de la requête et de la réponse. Il a été convenu que les arbitres devraient avoir le pouvoir d'accepter un nouvel échange d'écritures à la demande de l'une des parties et que, par conséquent, la deuxième phrase du paragraphe l de l'article 20 devrait être supprimée.

#### Article 20, paragraphe 2

- "2. Si une demande reconventionnelle est formée dans la réponse, les arbitres donnent au demandeur la possibilité de présenter une réplique écrite."
- 113. Le Comité a convenu que la question traitée au paragraphe 2 de l'article 20 était déjà réglée par l'article 18 et qu'il fallait donc supprimer ce paragraphe.

### Article 20. paragraphe 3

- "3. A tout moment de la procédure, les arbitres peuvent demander aux parties de produire des preuves complémentaires, en leur fixant un délai approprié à cet effet."
- 114. Le Comité a examiné une suggestion tendant à supprimer ce paragraphe puisque, conformément à la disposition d'ordre général du paragraphe 1 de l'article 14, les arbitres pouvaient déjà demander aux parties de produire des preuves complémentaires pendant la procédure.
- 115. A l'issue des délibérations, le Comité a estimé que le paragraphe 3 de l'article 20 était utile et qu'il fallait donc le conserver quant au fond. Le Comité a toutefois décidé que, puisque ce paragraphe concernait le droit des arbitres de demander aux parties de produire des preuves complémentaires, alors que le paragraphe 1 du même article concernait leur droit de demander des pièces écrites, il devait faire l'objet d'un article distinct, qui suivrait immédiatement l'article 20.
- 116. Le Comité a décidé que le nouvel article devrait être complété par :
- a) Un paragraphe énonçant le principe général selon lequel chaque partie a la charge de prouver les faits sur lesquels elle appuie sa demande ou sa réponse.
- b) Un paragraphe indiquant clairement que les arbitres peuvent demander à chaque partie un résumé des preuves complémentaires qu'elle a l'intention de présenter à l'appui de sa demande ou de sa réponse.
- 117. Le Comité a décidé en outre que le contenu de l'article 21 devait faire l'objet d'un paragraphe distinct qui serait ajouté à l'article 20, lequel comprendrait donc la première phrase de l'actuel paragraphe l de l'article 20 et le contenu de l'actuel article 21.
- 118. Le Comité a décidé que pour éviter des surprises en cours d'audience, le tribunal arbitral devait pouvoir exiger d'une partie qu'elle communique à l'avance à l'autre partie et au tribunal lui-même un résumé des preuves complémentaires qu'elle avait l'intention de produire.

#### Article 21

"Les délais fixés par les arbitres pour la communication des écritures ne doivent pas dépasser 45 jours et, dans le cas de la requête, 15 jours. Toutefois, ces délais peuvent être prorogés par les arbitres si ceux-ci jugent que cette prorogation est motivée."

- 119. Après avoir examiné s'il était souhaitable de ramener de 45 à 30 jours le délai maximum que les arbitres devraient normalement accorder aux parties pour la communication des écritures, le Comité a décidé de conserver le délai de 45 jours.
- 120. Le Comité est convenu que cet article ne devrait contenir aucune disposition spéciale concernant la communication de la requête.

### Article 22, paragraphe 1

- "l. En cas de procédure orale, les arbitres notifient aux parties suffisamment à l'avance la date, l'heure et le lieu de la procédure."
- 121. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe tel quel.

#### Article 22, paragraphe 2

- "2. Si des témoins doivent être entendus, chaque partie communique, quinze jours au moins avant l'audience, aux arbitres et à l'autre partie, les noms et adresses des témoins qu'ils veulent citer en précisant la langue dans laquelle ces témoins déposeront."
- 122. Le Comité a examiné une proposition tendant à ajouter à ce paragraphe une disposition en vertu de laquelle une partie serait tenue de communiquer, 15 jours au moir avant l'audience, non seulement les noms et adresses des témoins qu'elle veut citer mais aussi les questions sur lesquelles ces témoins seraient invités à déposer.
- 123. Le Comité a estimé qu'il serait utile de faire connaître avant l'audience les questions sur lesquelles les témoins déposeraient à l'audience puisque cela permettrait aux arbitres et à l'autre partie de se préparer comme il convient pour l'audience; le Comité a donc adopté cette suggestion.

## Article 22, paragraphe 3

- "3. Les arbitres prennent des dispositions pour faire assurer l'interprétation des exposés oraux faits à l'audience et établir un procès-verbal sténographique de l'audience, s'ils jugent que l'une ou l'autre de ces mesures s'imposent eu égard aux circonstances de l'espèce ou si les parties en sont convenues et ont notifié cet accord aux arbitres 15 jours au moins avant l'audience."
- 124. Le Comité a examiné une suggestion tendant à la suppression de ce paragraphe, les questions qui y étaient traitées, a-t-on fait savoir, étant déjà réglées de façon satisfaisante par les dispositions de l'article 16, concernant la langue à

utiliser au cours de la procédure arbitrale, et du paragraphe l de l'article l<sup>1</sup>, laissant aux arbitres toute latitude pour procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié.

125. On s'est accordé à penser que le paragraphe 3 de l'article 22 était utile car les importantes questions qui y étaient envisagées n'étaient mentionnées nulle part ailleurs dans le Règlement, à savoir les dispositions que les arbitres devaient prendre pour assurer des services d'interprétation et faire établir des procèsverbaux. Le Comité a donc décidé de conserver, quant au fond, le paragraphe 3 de l'article 22. Bien que le Comité ait décidé de remplacer dans la version anglaise les mots "verbatim records" par le mot "record", il a été convenu que l'établissement de procès-verbaux sous forme de "verbatim records" n'était pas exclu.

#### Article 22, paragraphe 4

- "4. L'audience se déroule à huis clos, sauf convention contraire des parties. Avec le consentement des parties, les arbitres peuvent autoriser des personnes autres que les parties et leur conseil ou mandataire à assister à l'audience. Ils peuvent demander que des témoins se retirent pendant la déposition d'autres témoins. Ils sont libres de fixer la manière dont les témoins sont interrogés."
- 126. Sous réserve que les arbitres, avec le consentement des parties, puissent autoriser des personnes autres que les parties ou des personnes liées à l'une des parties à assister à l'audience, on s'est accordé à penser qu'il faudrait supprimer la deuxième phrase de ce paragraphe, l'idée qu'elle contenait étant déjà implicitement exprimée dans la règle plus générale, énoncée dans la première phrase, selon laquelle les audiences se déroulent à huis clos, à moins que les parties n'en conviennent autrement.
- 127. On a examiné la question de savoir si les témoins devaient être invités à se retirer pendant l'audition d'autres témoins. On a fait observer que certains systèmes juridiques n'autorisaient la présence des témoins à l'audience que pour déposer, tandis que d'autres n'excluaient pas, normalement, la présence de témoins en particulier d'experts pendant l'audience. Le Comité a décidé de conserver la troisième phrase du paragraphe 4 de l'article 22, selon laquelle des arbitres peuvent demander que les témoins se retirent pendant la déposition d'autres témoins.
- 128. Le Comité a également examiné la manière dont devait être conduite l'audition des témoins. Il a été décidé que les arbitres devaient avoir toute latitude de décider de la manière dont les témoins seraient interrogés et que, par conséquent, il convenait de conserver la teneur de la dernière phrase du paragraphe 4 de l'article 22.

#### Article 22, paragraphe 5

- "5. La preuve par témoins peut également être administrée sous la forme de déclarations écrites signées par les témoins."
- 129. Le Comité a examiné une suggestion tendant à supprimer ce paragraphe : dans certains systèmes juridiques, en effet, la preuve par témoins ne pouvait être apportée que si ceux-ci déposaient en personne. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 5 de l'article 22, la preuve par témoins administrée sous forme écrite étant un procédé commode.

## Article 22, paragraphe 6

- "6. Les arbitres sont juges de la recevabilité, de la pertinence et de l'importance des preuves présentées."
- 130. Le Comité a décidé de conserver, quant au fond, les dispositions de ce paragraphe. Il a également décidé de préciser que les arbitres avaient toute latitude non seulement pour se prononcer sur la recevabilité, la pertinence et l'importance des preuves fournies, mais aussi pour juger du poids à accorder aux preuves fournies.

### Article 23, paragraphes 1 et 2

- "1. A la demande de l'une ou l'autre partie, les arbitres peuvent prendre toutes mesures provisoires qu'ils jugent nécessaires en ce qui concerne l'objet du litige, notamment les mesures conservatoires pour les marchandises litigieuses, en prescrivant par exemple leur dépôt entre les mains d'un tiers ou la vente de denrées périssables.
- 2. Ces mesures provisoires peuvent être prises sous la forme d'une sentence provisoire. Les arbitres peuvent exiger un cautionnement au titre des frais occasionnés par ces mesures."
- 131. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de maintenir tels quels les paragraphes 1 et 2 de l'article 23.

### Article 23, paragraphe 3

- "3. Une demande de mesures provisoires peut également être adressée à une autorité judiciaire. Cette demande ne doit pas être considérée comme incompatible avec la Convention d'arbitrage ni comme une renonciation au droit de se prévaloir de ladite convention."
- 132. Après avoir étudié des suggestions d'ordre rédactionnel concernant le paragraphe 3 de l'article 23, le Comité a décidé de maintenir ce paragraphe quant au fond mais d'en combiner les deux dispositions en une seule phrase.

## Article 24, paragraphes 1, 2 et 3

- "1. Les arbitres peuvent nommer un ou plusieurs experts chargés de leur faire rapport par écrit sur les points précis qu'ils détermineront. Une copie du mandat de l'expert, tel qu'il a été fixé par les arbitres, sera communiquée aux parties.
- 2. Les parties fournissent à l'expert tous renseignements appropriés ou soumettent à son inspection toutes pièces ou toutes choses pertinentes qu'il pourrait leur demander. Tout différend s'élevant entre une partie et l'expert au sujet du bien-fondé de la demande sera soumis aux arbitres qui trancheront.
- 3. Dès réception du rapport de l'expert, les arbitres communiquent une copie de ce rapport aux parties, lesquelles auront la possibilité de formuler par écrit leur opinion à ce sujet. Les parties ont le droit d'examiner tout document invoqué par l'expert dans son rapport."

133. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de maintenir sans changement les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 24.

### Article 24, paragraphe 4

- "4. A la demande de l'une ou l'autre des parties, l'expert, après la remise de son rapport, peut être entendu à une audience à laquelle les parties et leur conseil ou mandataire ont la possibilité d'assister et de l'interroger. A cette audience, l'une ou l'autre des parties peut faire venir en qualité de témoins des experts qui déposeront sur les questions litigieuses. Les dispositions de l'article 22 sont applicables à cette procédure."
- 134. Le Comité a examiné s'il convenait de conserver la deuxième phrase de ce paragraphe, laquelle permet à l'une et l'autre des parties de citer des experts comme témoins. Le Comité a estimé qu'il fallait maintenir cette phrase, qui informe les parties de leur droit de citer des experts comme témoins sans impliquer qu'elles ne peuvent le faire qu'aux audiences ou déposent des experts nommés par les arbitres.
- 135. Ayant décidé de supprimer à l'article 5 du Règlement la mention relative au "conseil ou mandataire", le Comité a aussi supprimé cette mention dans la première phrase du paragraphe 4 de l'article 24. Sous réserve de cette modification le Comité a maintenu les dispositions du paragraphe 4 de l'article 24.

### Article 25, paragraphe 1

- "1. Si, dans les délais fixés par les arbitres à l'article 17, le demandeur ne présente pas sa requête, les arbitres peuvent lui accorder un nouveau délai pour lui permettre de le faire. Si, à l'expiration de ce nouveau délai, il n'a pas présenté sa requête sans invoquer de motif légitime, les arbitres rendent une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale."
- 136. L'avis général a été qu'il fallait modifier le libellé du texte anglais de ce paragraphe pour mieux faire ressortir que la sanction prévue dans la deuxième phrase, en cas de défaut de présentation de la requête, est la clôture de la procédure arbitrale. On a fait observer que la clôture ne préjugerait pas du fond de l'affaire et que le demandeur ne serait donc pas empêché d'entamer une nouvelle procédure arbitrale.
- 137. Le Comité a été d'avis que les frais d'une procédure arbitrale qui serait déclarée close parce que le demandeur n'aurait pas présenté sa requête devraient en principe être supportés par le demandeur, et que l'article 33, qui concerne la détermination et la répartition des frais d'arbitrage, devrait être modifié de manière à s'étendre au cas où la clôture de la procédure arbitrale est prononcée en application du paragraphe l de l'article 25.

#### Article 25, paragraphe 2

"2. Si, dans les délais fixés par les arbitres à l'article 18, le défendeur ne présente pas sa réponse sans invoquer de motif légitime, les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage."

- 138. Le Comité est convenu que les défendeurs devraient avoir droit, pour la présentation de leur réponse, à la même prolongation de délai que les demandeurs pour la présentation de leur requête en vertu du paragraphe l de l'article 25.
- 139. Le Comité a décidé de fondre les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 25 en un seul paragraphe, de façon à garantir aux demandeurs et aux défendeurs la même possibilité d'obtenir une prolongation du délai initialement fixé par les arbitres pour la présentation, respectivement, de leur requête et de leur réponse.

### Article 25, paragraphe 3

- "3. Si l'une des parties ne comparaît pas à l'audience régulièrement convoquée conformément au présent règlement sans invoquer de motif légitime les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage et la procédure sera réputée contradictoire."
- 140. Le Comité a jugé inutile la règle d'interprétation établie par ce paragraphe, et a estimé qu'il fallait la supprimer. Il a été souligné que la sanction du défaut de comparution était l'autorisation accordée aux arbitres de "poursuivre l'arbitrage".
- 141. Sous réserve de cette suppression, le Comité est convenu de maintenir, quant au fond, le paragraphe 3 de l'article 25.

## Article 25, paragraphe 4

- "4. Si, après avoir été dûment notifiée, l'une des parties, sans invoquer de motif légitime, ne produit pas de pièces alors qu'il doit être statué uniquement sur pièces, les arbitres peuvent statuer sur la base des éléments de preuve dont ils disposent."
- 142. Après examen de suggestions d'ordre rédactionnel concernant ce paragraphe, le Comité a décidé de le maintenir quant au fond.

## Article 26

"Toute partie qui, bien qu'elle sache que l'une des dispositions ou des conditions énoncées dans le présent règlement n'a pas été respectée, poursuit néanmoins l'arbitrage sans formuler d'objection, est réputée avoir renoncé à son droit de faire objection."

- 143. Le Comité a examiné l'opportunité d'introduire dans l'article 26 l'idée de renonciation présumée par une partie qui "aurait dû savoir" que l'une des prescriptions du règlement n'était pas respectée.
- 144. L'avis a été exprimé qu'une telle addition pourrait être utile, étant donné la difficulté de prouver le moment précis auquel une partie a eu connaissance de la non-observation d'une disposition du règlement. On a fait remarquer que plusieurs autres règlements de procédure en matière d'arbitrage commercial international contenaient des dispositions relatives à la renonciation présumée.

- 145. Selon un autre point de vue, l'article 26 n'avait pas à inclure la rencnciation présumée d'une partie qui "aurait dû savoir" que le règlement n'était pas respecté, car les parties étaient censées connaître le règlement sur la base duquel elles convenaient de recourir à l'arbitrage.
- 146. Après délibération, le Comité a décidé de conserver tel quel l'article 26, sans y ajouter de disposition relative à la renonciation présumée. Le Comité a estimé que cet article était utile car il était destiné à mettre la validité de la procédure arbitrale ou de la sentence qui en résultait à l'atri d'allégations relatives à des violations mineures des dispositions de procédure prévues par le règlement.
- 147. Il a été suggéré, puisque l'article 26 relatif à la renonciation s'appliquait à l'ensemble des dispositions du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, de placer cet article dans la partie du règlement intitulée "Section I. Dispositions liminaires". Après délibération, le Comité a décidé de ne pas déplacer l'article 26 car dans la pratique cet article serait invoqué principalement dans les cas de violations de dispositions du règlement ayant eu lieu au cours du déroulement de la procédure arbitrale.

### Additions proposées à la Section III : Procédure arbitrale

#### a) Clôture des débats

- 148. Le Comité a considéré s'il convenait d'ajouter un article 25 bis concernant la clôture des débats à la Section III du Règlement. On a suggéré qu'aux termes d'un tel article, les arbitres pourraient, après avoir accordé un délai suffisant aux parties, prononcer la clôture des débats et du délai de présentation des preuves et pièces, tout en conservant le droit de rouvrir les débats s'ils le jugent nécessaire en raison de circonstances exceptionnelles. On a fait observer que les articles 33 et 34 du Règlement de la Corangia in interaméricaine d'arbitrage commercial de 1969 pourraient servir de moneca.
- 149. On a noté qu'aux termes de l'article 25 bis proposé, aucune partie ne pourrait retarder indûment la procédure d'arbitrage en demandant maintes fois à être entendue et à présenter de nouvelles pièces. On a également noté que les dispositions de l'article 25 bis autorisant les arbitres à rouvrir les débats s'ils l'estiment nécessaire dans des circonstances exceptionnelles empêcheraient une partie d'avoir gain de cause en affirmant qu'elle n'avait pu présenter sa demande et que la sentence ne pouvait donc, conformément à l'article V de la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, être exécutée.
- 150. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de retenir la suggestion tendant à ajouter un article concernant la clôture des débats.

#### b) Décisions des arbitres sur les questions de procédure

151. Le Comité a étudié une proposition visant à ajouter à la Section III du Règlement un article traitant du degré d'accord nécessaire entre les membres d'un tribunal d'arbitrage pour les décisions sur les questions de procédure. Il a été convenu qu'en règle générale toutes les décisions des arbitres, y compris sur les questions de procédure, devraient être prises au moins par la majorité des arbitres.

- 152. Il a été suggéré qu'un article distinct consacré aux décisions des arbitres sur les questions de procédure devrait permettre à l'arbitre président de trancher ces questions dans les cas où les décisions ne pourraient être prises à la majorité.
- 153. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas faire figurer dans la Section III un article distinct consacré aux décisions des arbitres sur les questions de procédure. Il a cependant décidé d'ajouter dans la Section IV un nouvel article qui s'appliquerait à toutes les décisions à prendre par les arbitres, y compris les décisions sur des questions de procédure.

## Article 27, paragraphe 1

- "1. Les arbitres peuvent rendre non seulement des sentences définitives, mais également des sentences provisoires, interlocutoires ou partielles."
- 154. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 1 de l'article 27 sous sa forme actuelle.

## Article 27, paragraphe 2

- "2. La sentence est obligatoire pour les parties. Elle est rendue par écrit et elle est motivée, à moins que les deux parties soient expressément convenues qu'elle ne doit pas l'être."
- 155. On a examiné la question de savoir si le Règlement devait stipuler que la sentence arbitrale soit motivée. On a relevé que dans certains systèmes juridiques, les sentences arbitrales ne contenaient généralement pas d'exposé des motifs, tandis que tel devait être le cas dans d'autres.
- 156. On a émis l'opinion que, si l'on voulait être certain que la sentence pourrait être exécutée, toute sentence devrait être motivée et qu'il conviendrait par conséquent d'ôter aux parties la possibilité qui était donnée au paragraphe 2 de l'article 27 de convenir que la sentence ne serait pas motivée. Toutefois, selon un autre point de vue, le texte du paragraphe 2 de l'article 27, prévoyant que la sentence doit être motivée à moins que les deux parties soient expressément convenues qu'elle ne doit pas l'être, devrait être conservé sous sa forme actuelle.
- 157. Le Comité a décidé de remanier le texte du paragraphe 2 de l'article 27 de manière que les arbitres ne soient pas tenus de motiver la sentence mais qu'ils puissent en indiquer les motifs dans un document annexé à la sentence mais n'en faisant pas partie intégrante. Il a également été convenu que les parties pourraient décider, expressément ou implicitement (en choisissant par exemple comme lieu d'arbitrage un pays dans lequel, en vertu de la législation nationale, la sentence ne comporte généralement pas d'exposé des motifs), que les arbitres n'ont pas à motiver la sentence.

#### Article 27, paragraphe 3

"3. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, la sentence est rendue à la majorité des voix."

- 158. Le Comité a examiné la question de savoir s'il faudrait envisager dans ce paragraphe le cas où les trois membres d'un tribunal arbitral ne parviendraient pas à rendre une sentence à la majorité des voix.
- 159. On a fait valoir qu'en pareil cas, l'arbitre président devrait avoir voix prépondérante. On a fait remarquer à cet égard qu'une disposition de ce genre figurait depuis de nombreuses années dans le Règlement d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale, sans que cela ait jamais posé de problèmes dans la pratique.
- 160. En revanche, on a relevé qu'une règle selon laquelle la décision de l'arbitre président prévaudrait au cas où les arbitres ne parviendraient pas à se mettre d'accord sur la sentence risquerait de donner lieu à des abus en permettant aux arbitres présidents de rendre des sentences extrêmes. On a également fait observer que le fait d'exiger que les sentences soient rendues à la majorité des voix obligerait les arbitres, en cas d'impasse, l poursuivre leurs délibérations, ce qui permettrait vraisemblablement de parvenir à un compromis acceptable pour la majorité des arbitres.
- 161. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 3 quant au fond : les sentences doivent être rendues par les arbitres à la majorité des voix. Le Comité a cependant décidé que la règle contenue dans le paragraphe 3 devrait être énoncée dans le paragraphe 1 d'un nouvel article de la Section IV consacrée à la sentence et autres décisions, qui disposerait que lorsqu'il n'y aurait pas de majorité, l'arbitre président trancherait les questions de procédure, sous réserve, le cas échéant, d'une révision par le tribunal arbitral.
- 162. Un représentant a exprimé des réserves et a déclaré qu'il estimait préférable que soit incluse une disposition prévoyant expressément le cas où les arbitres ne pourraient s'entendre pour rendre une sentence à la majorité.

# Article 27, paragraphe 4

- "4. La sentence est signée par les arbitres. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, l'absence de la signature de l'un d'entre eux ne porte pas atteinte à la validité de la sentence. Le motif pour lequel la signature manque est mentionné dans la sentence."
- 163. On s'est accordé à penser que la sentence devrait être signée par tous les arbitres, y compris par un arbitre qui aurait une opinion dissidente. Le Comité a noté que dans certains systèmes juridiques, une sentence arbitrale ne pouvait être exécutée que si elle avait été signée par tous les arbitres, alors que dans d'autres il suffisait de deux signatures.
- 164. Le Comité a observé que la date et le lieu où la sentence a été rendue ont une grande importance pour l'exécution des sentences. C'est pourquoi il a été convenu de prévoir au paragraphe 4 qu'une sentence devrait porter mention de la date et du lieu où elle a été rendue.
- 165. Le Comité a examiné la question de savoir s'il était souhaitable de maintenir la disposition prévue à la deuxième phrase du paragraphe 4 relative aux conséquences juridiques qu'entraînerait l'absence de la signature de l'un des arbitres. Après en avoir délibéré, le Comité est convenu que les conséquences qu'aurait sur le plan

juridique l'absence de la signature de l'un des arbitres devraient être déterminées par l'application du droit national applicable et que le Règlement ne devrait donc comporter aucune disposition à ce sujet. Le Comité a cependant décidé de conserver la disposition exigeant que le motif pour lequel la signature d'un arbitre manque soit mentionné dans la sentence.

166. Le Comité a également envisagé la possibilité d'ajouter une disposition spéciale visant à permettre de mentionner dans la sentence l'opinion dissidente d'un arbitre. La majorité du Comité a jugé préférable de ne pas mentionner expressément les opinions dissidentes, ce qui équivaut en fait à permettre de faire figurer une opinion dissidente dans une sentence arbitrale sans que cela soit une obligation.

## Article 27, paragraphe 5

- "). La sentence ne peut être publiée qu'avec le consentement des deux parties."
- 167. Après délibération, le Comité a décieé de conserver le libellé actuel de ce paragraphe. Il a noté que dans certains cas une sentence arbitrale pouvait être publiée même sans le consentement des deux parties, par exemple au cours de la procédure de reconnaissance et d'exécution de la sentence.

## Article 27, paragraphe 6

- "6. Les copies de la sentence signées par les arbitres sont communiquées par ceux-ci aux parties."
- 168. Le Comité a examiné l'opportunité de prévoir, pour la communication des copies de la sentence aux parties, un délai qui commencerait à courir à la date à laquelle la sentence a été rendue.
- 169. Le Comité a jugé inutile de prescrire un délai pour la communication d'une sentence aux parties, considérant que les sentences ne devraient pas être frappées de nullité uniquement parce que les arbitres n'auraient pas respecté ce délai.

## Article 27, paragraphe 7

- "7. Si la loi en matière d'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue impose le dépôt ou l'enregistrement de la sentence, les arbitres satisferont à cette obligation dans le délai prévu par la loi."
- 170. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 7 quant au fond, mais de préciser que les arbitres ne seraient tenus de déposer ou d'enregistrer leur sentence que si la loi en matière d'arbitrage du pays dans lequel la sentence a été rendue l'exigeait.

# Article 28, paragraphe 1

"1. Les arbitres appliquent la loi désignée par les parties comme étant la loi applicable au fond du litige. Cette indication doit figurer expressément dans le contrat ou découler clairement des stipulations du contrat."

- 171. On s'est généralement accordé à reconnaître que le principe énoncé dans la première phrase de ce paragraphe, où est reconnue la liberté des parties de désigner la loi applicable au fond du litige, devait être maintenu. On a toutefois admis que la façon dont les parties pouvaient désigner cette loi ne devait pas être fixée par le règlement de la CNUDCI mais par le droit national applicable.
- 172. On a fait observer que les mots "la loi désignée par les parties comme étant la loi applicable au fond du litige" constituaient en réalité un renvoi au droit interne du pays désigné à l'exclusion de ses règles de conflit de lois ou de renvoi.

## Article 28, paragraphe 2

- "2. A défaut d'une telle indication par les parties, les arbitres appliquent la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'ils jugent applicable en l'espèce."
- 173. On s'est généralement accordé à penser qu'il convenait de ne pas modifier quant au fond ce paragraphe qui disposait que si les parties ne désignaient pas la loi applicable au fond de leur litige, le tribunal arbitral le ferait en se fondant sur la règle de conflit de lois.
- 174. On a examiné la question du choix de la règle de conflit de lois qui serait appliquée par le tribunal arbitral. Après délibération, le Comité a décidé d'utiliser les mots "la règle de conflit de lois qu'il juge applicable en l'espèce."

## Article 28, paragraphe 3

- "3. Les arbitres ne statuent <u>ex aequo et bono</u> (en qualité d'amiables compositeurs) que s'ils y ont été expressément autorisés par les parties et si ce type d'arbitrage est permis par la loi régissant l'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue."
- 175. On est convenu de continuer à mentionner dans ce paragraphe que le tribunal arbitral pouvait statuer <u>ex aequo et bono</u> ou en qualité d'amiable compositeur, ces deux expressions ayant des connotations différentes dans les divers systèmes juridiques nationaux.
- 176. On a observé que "la loi du pays dans lequel la sentence est rendue" n'était pas toujours la loi régissant la procédure arbitrale et que certains droits nationaux ainsi que la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères de 1958 semblaient envisager la possibilité que les parties choisissent la loi qui serait applicable à la procédure arbitrale.
- 177. Après délibération, le Comité a décidé que le tribunal arbitral ne statuerait <u>ex aequo et bono</u> ou en qualité d'amiable compositeur que s'il y était expressément autorisé par les parties et si ce type d'arbitrage était permis par "la loi applicable à la procédure arbitrale".
- 178. Un représentant a formulé des réserves, déclarant préférer que le tribunal arbitral ne soit autorisé à statuer <u>ex aequo et bono</u> ou en qualité d'amiable compositeur que si ce type d'arbitrage était permis par la loi du pays où la sentence arbitrale devait être exécutée.

### Article 28, paragraphe 4

- "4. Dans tous les cas, les arbitres tiennent compte des stipulations du contrat et des usages du commerce."
- 179. Le Comité a examiné une proposition tendant à insérer le paragraphe 4 dans un article distinct intitulé "effet du contrat". On a également suggéré que les dispositions du paragraphe 4 de l'article 28, qui contraignaient les arbitres à tenir compte des stipulations du contrat et des usages du commerce, ne devaient pas s'appliquer lorsque le tribunal statuait ex aequo et bono ou en qualité d'amiable compositeur.
- 180. Après délibération, le Comité a décidé que le paragraphe 4 devait continuer à faire partie de l'article 28 et que ses dispositions devaient également s'appliquer lorsque le tribunal statuait ex aequo et bono ou en qualité d'amiable compositeur. Un représentant a formulé des réserves, déclarant qu'à son avis les arbitres, en particulier lorsqu'ils statuaient ex aequo et bono, ne devaient pas être obligés de s'en tenir strictement aux stipulations du contrat dont l'application, si elles étaient prises à la lettre, pourrait avoir des conséquences injustes et amener le tribunal arbitral à rendre une sentence excessive.
- 181. On s'est également demandé s'il était souhaitable d'adopter une formule insistant davantage sur l'obligation pour les arbitres de tenir compte des stipulations du contrat que sur celle de tenir compte des usages du commerce. Il a été déclaré qu'il serait utile de mettre ainsi l'accent sur l'importance des stipulations du contrat.
- 182. Après avoir examiné cette question, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel du paragraphe 4 de l'article 28 en vertu duquel les arbitres doivent "tenir compte de la même façan des stipulations du contrat et des usages du commerce." Le Comité a cependant décidé de préciser que les arbitres ne devaient tenir compte que "des usages du commerce applicables à la transaction".

## Article 29, paragraphe 1

- "1. Si, avant que la sentence ne soit rendue, les parties conviennent d'une transaction qui règle le litige, les arbitres rendent une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou, si les deux parties leur en font la demande et s'ils l'acceptent, constatent le fait par une sentence arbitrale rendue d'accord partie. Cette sentence n'a pas à être motivée. Si, avant que la sentence ne soit rendue, il devient inutile ou impossible pour toute autre raison de poursuivre la procédure arbitrale, les arbitres informent les parties de leur intention de rendre une ordonnance de clôture de la procédure. Les arbitres sont autorisés à rendre cette ordonnance à moins que l'une des parties ne s'oppose à la clôture."
- 183. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas modifier le paragraphe l de l'article 29 quant au fond.
- 184. On s'est accordé à estimer que le paragraphe l devait être scindé en deux paragraphes dont le premier viserait les transactions dont les parties conviennent et le deuxième les cas où la poursuite de la procédure devient inutile ou impossible.

185. Après avoir examiné les propositions tendant à déplacer l'article 29 de façon à le faire apparaître plus tôt dans le règlement, le Comité a décidé de maintenir cet article à sa place actuelle afin d'éviter de donner à penser qu'il était préférable, d'après le règlement, que les litiges soient réglés par la conciliation ou par une transaction plutôt que par une sentence arbitrale.

## Article 29, paragraphe 2

- "2. Les arbitres fixent les frais d'arbitrage visés à l'article 33 dans le texte de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence arbitrale rendue d'accord partie. Sauf convention contraire entre les parties, les arbitres répartissent ces frais entre les parties comme ils le jugent approprié."
- 186. Le Comité a décidé d'élargir la portée de ce paragraphe de façon à ce qu'il couvre également la détermination des frais d'arbitrage lorsque la procédure arbitrale est close, conformément au paragraphe 1 de l'article 25, parce que le demandeur n'a pas présenté sa requête.
- 187. Le Comité est convenu que les règles générales sur la détermination des frais d'arbitrage et leur répartition entre les parties contenues dans l'article 33 devaient s'appliquer à tous les cas où la procédure se terminait par une ordonnance de clôture (art. 25, par. 1, ou art. 29, par. 1) ou par une sentence arbitrale rendue d'accord partie (art. 29, par. 1).

#### Article 29, paragraphe 3

- "3. Les arbitres adressent aux parties une copie de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence rendue d'accord partie par eux dûment signée. Les dispositions du paragraphe 7 de l'article 27 sont applicables aux sentences arbitrales rendues d'accord partie."
- 188. Après délibération, le Comité est convenu de conserver le paragraphe 3 de l'article 29 tel qu'il était actuellement libellé.

### Article 30, paragraphe 1

- "1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander au tribunal arbitral d'en donner une interprétation. Cette interprétation lie les parties."
- 189. Le Comité a examiné l'opportunité d'augmenter le délai de 30 jours prévu dans ce paragraphe pour la présentation aux arbitres d'une demande d'interprétation de leur sentence.
- 190. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir le délai de 30 jours pour la présentation d'une demande d'interprétation d'une sentence, de façon que les arbitres sachent assez rapidement qu'ils auront de nouveau à intervenir au sujet de cette sentence.

#### Article 30, paragraphe 2

- "2. L'interprétation est donnée par écrit dans les 45 jours de la réception de la demande et les dispositions des paragraphes 3 à 7 de l'article 27 lui sont applicables."
- 191. Reconnaissant que, lorsque le tribunal arbitral a donné une interprétation de sa sentence, cette interprétation est nécessairement liée à la sentence et fait autorité, le Comité a décidé de préciser au paragraphe 2 que ladite interprétation fait partie de la sentence. Pour la même raison, il a été décidé que les paragraphes 2 à 7 de l'article 27 sur la forme et l'effet de la sentence devaient être rendus applicables à l'interprétation de celle-ci.
- 192. Il a été décidé que les arbitres ne devaient pas pouvoir prétendre à une rémunération supplémentaire pour l'interprétation de leur sentence, puisque c'était l'imprécision de celle-ci qui était à l'origine de la demande d'interprétation. Le Comité a été d'avis que, pour arriver à ce résultat, la meilleure solution était d'ajouter une disposition en ce sens à l'article 33, relatif aux frais d'arbitrage.

#### Article 31, paragraphe 1

- "1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres de rectifier dans le texte de la sentence toute erreur de calcul, toute erreur matérielle ou typographique ou toute erreur de même nature. Les arbitres peuvent, dans les 30 jours de la communication de la sentence aux parties, faire ces rectifications de leur propre initiative."
- 193. Après avoir examiné une suggestion tendant à la suppression du délai de 30 jours pour la présentation d'une demande de rectification de la sentence, le Comité a décidé de maintenir tel quel le libellé du paragraphe 1 de 1'article 31.

#### Article 31, paragraphe 2

- "2. Ces rectifications sont faites par écrit et les dispositions des paragraphes 6 et 7 de l'article 27 leur sont applicables."
- 194. Il a été décidé que, pour faire ressortir le lien direct qui existe entre la sentence et la rectification de celle-ci par le tribunal arbitral qui l'a rendue, les paragraphes 2 à 7 de l'article 27 sur la forme et l'effet de la sentence devaient être rendus applicables à la rectification de celle-ci.
- 195. Les membres du Comité ont été d'accord pour estimer que les arbitres ne devaient pas pouvoir prétendre à une rémunération supplémentaire pour avoir rectifié des erreurs de leur sentence et qu'il fallait inclure dans l'article 33 sur les frais d'arbitrage une disposition en ce sens.

### Article 32, paragraphe 1

"1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres de rendre une sentence additionnelle sur des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage mais omis dans la sentence."

196. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir quant au fond le paragraphe 1 de l'article 32.

### Article 32, paragraphe 2

- "2. Si les arbitres jugent la demande justifiée et estiment que l'ommission peut être rectifiée sans nécessiter de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages, ils complètent leur sentence dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande."
- 197. Le Comité a examiné s'il y avait lieu de supprimer le membre de phrase disposant que les arbitres ne peuvent rendre une sentence additionnelle rectifiant l'omission considérée que s'ils estiment qu'une telle sentence ne nécessite pas de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages.
- 198. On a fait remarquer que, selon le libellé du paragraphe 2 figurant dans le projet de règlement, si de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages s'avéraient nécessaires, la partie qui demandait la sentende additionnelle serait obligée d'entamer une nouvelle procédure arbitrale. On a aussi fait observer que, même si l'on donnait aux arbitres la possibilité de rendre une sentence additionnelle nécessitant de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages, le soin de décider de rendre ou non une telle sentence n'en serait pas moins laissé à leur appréciation dans chaque cas d'espèce.
- 199. En réponse à l'argument ci-dessus, on a fait valoir que, si l'on supprimait la condition selon laquelle une sentence additionnelle ne pouvait être rendue que si elle ne nécessitait pas de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages, les parties perdantes s'efforceraient de rouvrir la procédure arbitrale par le biais d'une demande de sentence additionnelle. On a aussi émis l'avis que c'était souvent à cause de la négligence de la partie demandant la sentence additionnelle que les audiences nécessaires n'avaient pas eu lieu ou que les témoignages n'avaient pas été reçus par le tribunal arbitral.
- 200. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir tel quel, quant au fond, le texte du paragraphe 2 de l'article 32.

#### Article 32, paragraphe 3

- "3. Les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 27 sont applicables à la sentence additionnelle."
- 201. Après délibération, le Conseil a décidé de maintenir tel quel le libellé du paragraphe 3.
- 202. Les membres du Comité ont été d'accord pour estimer que les arbitres ne devaient pas pouvoir prétendre à des honoraires supplémentaires pour avoir rendu une sentence additionnelle, celle-ci ayant pour but de rectifier une omission de leur sentence initiale qui leur était imputable. Il a été convenu que l'article l'article 33 relatif aux frais d'arbitrage devrait comprendre une disposition en ce sens.

## Article 33, sragraphe 1 et alinéa a)

- "1. Les arbitres fixent les frais d'arbitrage dans leur sentence. Les 'frais' comprennent notamment :
- a) Les honoraires des arbitres, indiqués séparément et fixés par les arbitres eux-mêmes.
- 203. Les membres du Comité ont été d'avis que cet article devait contenir un paragraphe séparé sur les frais d'arbitrage, y compris le coût de la procédure arbitrale qui se termine par une ordonnance de clôture de la procédure (art. 25, par. 1, et art. 29, par. 1) ou par une sentence d'accord partie (art. 29, par. 1).
- 204. Il a été convenu également qu'il faudrait ajouter à l'article 33 un paragraphe stipulant expressément que les arbitres ne peuvent demander d'honoraires dans les cas où ils donnent une interprétation de leur sentence, la rectifient ou rendent une sentence additionnelle conformément aux articles 30 à 32 du Règlement.
- 205. On a soulevé la question de savoir si les frais inclus dans les frais d'arbitrage et énumérés aux alinéas a) à f) étaient les seuls chefs de dépenses qui pouvaient être considérés conformément au Règlement comme constituant les frais d'arbitrage. Après délibération, le Comité a décidé de préciser que les alinéas a) à f) devaient être considérés comme donnant la liste exhaustive de tous les types de frais et dépenses encourus pendant un arbitrage qui seraient considérés comme étant des frais d'arbitrage aux fins du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI.
- 206. On a envisagé l'opportunité d'inclure dans le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI soit un barème des dépenses d'administration et des honoraires des arbitres, soit une référence à un barème fixé par une institution d'arbitrage existante.
- 207. On a exprimé l'opinior qu'un barème, qu'il figure in extenso dans le Règlement ou qu'il y soit incorporé sous forme de référence, était nécessaire pour servir de guide aux parties et aux arbitres en ce qui concerne les frais d'arbitrage. On a déclaré également que ce barème permettrait d'éviter que certains arbitres demandent des honoraires excessivement élevés pour leurs services.
- 208. D'autres représentants ont estimé au contraire que le Règlement ne devait pas contenir de barème des frais et honoraires des arbitres pour les raisons principales ci-après :
- a) Le Règlement doit être appliqué dans le monde entier et les expectatives des parties et des arbitres en ce qui concerne les frais et les honoraires varient considérablement selon les régions; et
- b) Dans tous les barèmes en vigueur, il existe un large écart entre les montants maximum et minimum et un contrôle est exercé par l'autorité de nomination sur les honoraires effectivement demandés.
- 209. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas inclure dans le Règlement de barème des frais et honoraires des arbitres ni de référence à un barème fixé par une institution d'arbitrage existante. Le Comité a décidé toutefois d'ajouter un article séparé, exposant en détail que les arbitres doivent fixer leurs honoraires d'une manière raisonnable et en tenant compte de certains facteurs.

210. Aux termes du paragraphe l bis, les honoraires des arbitres doivent être d'un montant raisonnable et tenir compte des circonstances particulières de l'affaire. En outre, si une autorité de nomination a été choisie par les parties d'un commun accord ou désignée conformément au paragraphe 4 de l'article 7, les arbitres doivent tenir compte, dans la mesure qui convient dans l'espèce, du barème appliqué par cette autorité ou de toute autre base de calcul qu'elle utilise habituellement pour la fixation des honoraires des arbitres nommés dans des litiges internationaux. Le nouvel article permet également à une partie de demander aux arbitres de consulter ladite autorité de nomination avant de fixer leurs honoraires.

## Article 33, paragraphe 1, alinéas b) et c)

- "b) Les frais de déplacement et autres dépenses faites par les arbitres;
- c) Les émoluments des experts consultés et les frais encourus pour toute autre aide demandée par les arbitres:"
- 211. Après délibération, le Comité a décidé de conserver sous leur forme actuelle les alinéas b) et c).

## Article 33, paragraphe 1, alinéa d)

- "d) Les frais de déplacement des témoins, dans la mesure où ils ont été approuvés par les arbitres;"
- 212. Le Comité a examiné l'opportunité de conserver l'alinéa d), qui prévoit que les frais de déplacement des témoins font partie des frais d'arbitrage dans la mesure où les arbitres les ont approuvés.
- 213. On a déclaré que les témoins comparaissent généralement à la demande d'une des parties et que chaque partie décide quels témoins elle veut présenter et combien de témoins elle désire produire. Pour éviter que les parties ne convoquent des témoins sans tenir compte des dépenses qui en résultent, on a suggéré qu'il faudrait supprimer l'alinéa d) ou en limiter la portée aux frais des témoins qui sont convoqués par les arbitres.
- 214. Toutefois, on a fait observer en réponse que les dépenses résultant de la convocation de témoins pouvaient être considérables et qu'une partie qui obtient gain de cause devait être indemnisée des dépenses qu'elle avait engagées en faisant appel à des témoins essentiels pour prouver le bien-fondé de sa position.
- 215. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les dispositions de fond de l'alinéa d), mais de préciser que tant les frais de déplacement que les indemnités de subsistance des témoins n'étaient inclus dans les frais d'arbitrage que dans la mesure où ils étaient approuvés par les arbitres et qu'aux termes du paragraphe 2 de l'article 33, les arbitres pouvaient répartir entre les parties les frais d'arbitrage, y compris les dépenses afférentes aux témoins.

# Article 33, paragraphe 1, alinéa e)

"e) Les indemnités représentant les honoraires du conseil de la partie qui triomphe, lorsque cette indemnisation constitue l'un des chefs de la demande d'arbitrage et dans la mesure où les arbitres jugent une telle indemnisation raisonnable."

- 216. On a examiné une suggestion tendant à ce que l'alinéa e) stipule comme règle générale que chacune des parties supporte les honoraires de son conseil mais que les arbitres ont la possibilité d'inclure ces honoraires dans les frais d'arbitrage lorsqu'ils le jugent approprié.
- 217. On a noté que sous sa forme actuelle, l'alinéa e) prévoyait que les honoraires du conseil de la partie qui triomphe devaient être inclus dans les frais d'arbitrage et reposait sur l'hypothèse que la partie qui triomphe devait dans tous les cas être remboursée de ces honoraires. On a exprimé l'opinion que les arbitres devaient être laissés libres de décider si les honoraires du conseil d'une partie devaient être inclus dans les frais d'arbitrage.
- 218. Toutefois, on a fait valoir en réponse que les arbitres jouissaient d'une liberté d'action suffisante conformément aux dispositions actuelles de l'alinéa e), puisqu'ils pouvaient s'ils le voulaient répartir entre les parties les frais d'arbitrage, y compris les honoraires du conseil de la partie qui triomphe, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 33.
- 219. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les dispositions de fond de l'alinéa e); si pendant la procédure arbitrale la partie qui triomphe a réclamé le remboursement des honoraires de son conseil, ces honoraires sont donc inclus dans les frais d'arbitrage dans la mesure où leur montant est jugé raisonnable par les arbitres. Le Comité a décidé toutefois d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article 33, stipulant qu'en ce qui concerne les honoraires de l'avocat de la partie qui tromphe, il ne fallait pas présumer qu'ils étaient à la charge de la partie qui succombe et que le tribunal arbitral avait toute latitude pour répartir ces coûts eu égard aux circonstances de l'espèce.

## Article 33, paragraphe 1, alinéa f)

- "f) Tous honoraires demandés par l'autorité compétente pour ses services."
- 220. Le Comité a décidé de conserver les dispositions de fond de l'alinéa f) et d'en étendre la portée pour couvrir toutes les dépenses qui pourraient être encourues par le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye lorsqu'il est chargé de désigner une autoridé de nomination conformément au paragraphe 4 de l'article 7 du Règlement.

#### Article 33, paragraphe 2

- "2. Les frais d'arbitrage sont en principe à la charge de la partie qui succombe. Toutefois, les arbitres peuvent les répartir entre les parties, s'il jugent que cela est raisonnable."
- 221. On a envisagé l'opportunité de supprimer du paragraphe 2 la règle générale selon laquelle les frais d'arbitrage sont normalement à la charge de la partie qui succombe.
- 222. On a déclaré que le paragraphe 2 devrait rester neutre sur la question de la partie qui doit supporter les différents éléments des frais d'arbitrage, et qu'il devrait laisser entièrement à l'appréciation du tribunal arbitral le soin de

répartir ces frais. Toutefois, on a déclaré en réponse que la règle selon laquelle les frais d'arbitrage devaient normalement être supportés par la partie qui succombe était juste et impartiale et qu'elle donnait aux parties une bonne indication de la manière dont les frais d'arbitrage seraient répartis dans la plupart des cas.

223. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les dispositions de fond du paragraphe 2. Il a été convenu également qu'on ajouterait un paragraphe séparé traitant de la répartition des frais judiciaires de la partie qui triomphe /art. 33, par. 1, alin. e)/.

## Article 34, paragraphe 1

- "l. Dès leur nomination, les arbitres peuvent requérir chaque partie de consigner une même somme à titre d'avance à valoir sur les frais d'arbitrage."
- 224. Le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 1 mais de préciser que le but des consignations que les arbitres peuvent demander à chaque partie est de garantir que les frais et dépenses des arbitres et des experts nommés par les arbitres seront payés à la fin de la procédure arbitrale.
- 225. Le Comité a aussi examiné une proposition tendant à permettre à l'autorité de nomination de demander aux parties de consigner certaines sommes en vue d'assurer le paiement des honoraires et le remboursement des dépenses de ses membres. Il a été indiqué que certaines autorités de nomination demandent des honoraires et d'autres non.
- 226. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de ne pas introduire dans le règlement de disposition permettant expressément à l'autorité de nomination de demander des consignations. Toutefois, on a fait observer qu'une autorité pourrait, dans tous les cas, insister sur le fait qu'elle n'acceptera de servir d'autorité de nomination que si les honoraires de ses membres chargés de cette tâche sont payés d'avance.

# Article 34, paragraphe 2

- "2. Au cours de la procédure d'arbitrage, les arbitres peuvent requérir les parties de consigner d'autres sommes."
- 227. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 2.
- 228. Le Comité a aussi décidé qu'il fallait ajouter un paragraphe 2 <u>bis</u> à l'article 34, pour obliger les arbitres dans certaines circonstances, à consulter l'autorité de nomination choisie par les parties ou désignée conformément au paragraphe 4 de l'article 7 du règlement, avant de fixer le montant des sommes ou sommes supplémentaires qu'ils pourraient leur demander de consigner. On a fait observer que cette disposition correspondait au nouvel article dont il a été question aux paragraphes 209 et 210 ci-dessus, selon lequel il peut être demandé aux arbitres de consulter l'autorité de nomination avant de fixer leurs honoraires.

# Article 34, paragraphe 3

"3. Si les sommes dont la consignation est requise ne sont pas intégralement versées dans les 30 jours de la communication de la requête, les arbitres notifient le fait aux parties et offrent à l'une ou l'autre d'entre elles la possibilité d'effectuer le versement demandé."

- 229. Le Comité a examiné les conséquences que peut avoir le fait que l'une ou l'autre des parties ne verse pas les sommes dont la consignation est demandée par les arbitres.
- 230. On a fait observer que les arbitres n'étaient pas habilités à obliger les parties à verser les sommes dont la consignation leur était demandée. C'est pourquoi le Comité a décidé que les arbitres doivent être expressément autorisés à ordonner la suspension ou la clôture de la procédure d'arbitrage si les sommes dont ils ont demandé la consignation ne leur sont pas versées conformément aux dispositions du paragraphe 3.

### Article 34, paragraphe 4

- "4. Les arbitres rendent compte aux parties de l'utilisation des sommes reçues en dépôt; ils leur restituent tout solde non dépensé."
- 231. Le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 4 mais de préciser que c'est après le prononcé de la sentence que les arbitres doivent rendre compte aux parties de l'utilisation des sommes qu'ils ont reçues en dépôt.

#### Titre des sections et des articles

232. Le Comité a décidé de conserver les titres descriptifs des sections et des articles du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI car ils seront utiles aux personnes qui utiliseront le Règlement.

### Libellé type de clause compromissoire

233. Le libellé type de clause compromissoire qui figure dans le document A/CN.9/112 est le suivant :

"Tout litige, controverse ou réclamation né du présent contrat ou se rapportant au présent contrat ou à une contravention au présent contrat, à se résolution ou à sa nullité, sera tranché par voie d'arbitrage conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI que les parties déclarent connaître. Tout tribunal compétent en la matière pourra prononcer un jugement homologuant la sentence rendue par l'arbitre ou les arbitres.

En outre, les parties sont convenues que :

- a) L'autorité compétente pour la nomination du ou des arbitres sera... /nom de la personne ou de l'institution/;
  - b) Le nombre d'arbitres est fixé à... /un ou trois/;
  - c) Le lieu de l'arbitrage sera... /ville ou pays/;
- d) La langue (les langues) à utiliser pour la procédure d'arbitrage sera (seront)...;
- $\sqrt{e}$ ) Si les parties le jugent souhaitable, autorisation pour les arbitres de statuer ex aequo et bono ou en qualité d'amiables compositeurs."

- 234. D'une manière générale, les membres du Comité ont été pour l'inclusion dans le règlement d'un libellé type de clause compromissoire que les parties pourraient faire figurer dans leur contrat, de manière que les litiges nés du contrat soient réglés conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI.
- 235. Il a été décidé de simplifier le libellé type de clause compromissoire comme suit :
- a) Dans la première phrase, supprimer les mots "que les parties déclarent connaître"; et
- b) Supprimer la deuxième phrase, qui concerne la possibilité de prononcer un jugement homologuant la sentence.
- 236. Le Comité a aussi examiné l'opportunité d'ajouter un membre de phrase qui préciserait à quelle version du règlement se réfère le libellé type de clause compromissoire. On a fait observer que cette question présenterait une grande importance pratique si le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI devait être révisé par la suite. C'est pourquoi le Comité a décidé d'ajouter les mots "actuellement en vigueur", à la fin de la première phrase du libellé type, afin d'indiquer clairement que le règlement applicable était celui qui était en vigueur à la date de l'accord dont découlait le litige à arbitrer.
- 237. Le Comité a examiné l'opportunité de conserver les alinéas a) à d) du libellé type de clause compromissoire, qui donnent aux parties la faculté de s'entendre respectivement sur l'autorité de nomination, le nombre d'arbitres, le lieu de l'arbitrage et la langue à utiliser, en remplissant les espaces laissés en blanc. D'aucuns ont fait observer que le libellé type de clause compromissoire devait être bref et qu'il suffirait d'indiquer aux parties, dans une note, qu'elles pourront juger souhaitable de se mettre d'accord sur les points visés à ces paragraphes. D'autres ont rétorqué qu'il fallait maintenir les alinéas a) à d) tels quels afin d'encourager les parties à exprimer leur accord sur des points qui présenteraient beaucoup d'importance au cours de la procédure arbitrale et afin de leur faciliter la tâche.
- 238. Le Comité a décidé de conserver les alinéas a) à d) du libellé type de clause compromissoire, mais en les faisant précéder d'une note indiquant qu'il s'agit de dispositions que les parties voudront peut-être ajouter à la clause.
- 239. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de supprimer l'alinéa e) du libellé type de clause compromissoire, dans lequel on rappelle aux parties qu'au cas où elles souhaiteraient que le tribunal arbitral tranche leurs litiges ex aequo et bono ou en qualité d'amiable compositeur, il leur faudrait ajouter au libellé type de clause compromissoiree une autorisation expresse à cet effet.

### ANNEXE III

## LISTE DES DOCUMENTS EXAMINES PAR LA COMMISSION

# A. Documents de distribution générale

A/CN.9/109 et Add.l	Réglementation internationale des transports maritimes: observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer: note du Secrétaire général
A/CN.9/110	Réglementation internationale des transports maritimes : analyse des observations des gouvernements et des organisations inter- nationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer : rapport du Secrétaire général
A/CN.9/111	Formation et assistance en matière de droit commercial international : note du Secrétaire général
A/CN.9/112 et Add.1	Arbitrage commercial international : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages <u>ad hoc</u> portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) : rapport du Secrétaire général
A/CN.9/113	Arbitrage commercial international: projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages ad hoc portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI): variantes pour le projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI: document de travail établi par le Secrétariat
A/CN.9/114	Arbitrage commercial international : projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI : barème des honoraires des arbitres : note du Secrétariat
A/CN.9/115 et Add.1	Réglementation internationale des transports maritimes : projet de convention sur le transport de marchandises par mer : projet- d'articles concernant les mesures d'appli- cation, les réserves et autres dispositions finales : rapport du Secrétaire général

A/CN.9/116	Rapport du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa septième session (Genève, 5-16 janvier 1976)
A/CN.9/117	Paiements internationaux : effets de commerce : projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux : rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur les travaux de sa quatrième session (New York, 2-12 février 1976)
A/CN.9/118	Ratification des conventions concernant le droit commercial international ou adhésion à ces conventions : note du Secrétaire général
A/CN.9/119	Activités actuelles des organisations inter- nationales en ce qui concerne l'harmoni- sation et l'unification du droit commercial international : rapport du Secrétaire général
A/CN.9/120	Ordre du jour provisoire et annotations : calendrier provisoire des séances : note du Secrétaire général
A/CN.9/121	Formation et assistance en matière de droit commercial international : note du Secrétaire général
A/CN.9/122	Dispositions pertinentes des résolutions des sixième et septième sessions extra- ordinaires de l'Assemblée générale : note du Secrétaire général
A/CN.9/123	Vente internationale des objets mobiliers corporels : note du Secrétaire général
A/CN.9/124	Date et lieu de la dixième session : note du Secrétaire général
B. <u>Documents de distribution limitée</u>	
Plénière	
A/CN.9/IX/CRP.1	Règlement d'arbitrage de la CNUDCI : rapport du Comité plénier II
A/CN.9/IX/CRP.2	Règlement d'arbitrage de la CNUDCI : rapport du Comité plénier II : amendements suggérés par le représentant de la Norvège

A/CN.9/IX/CRP.3	Règlement d'arbitrage de la CNUDCI : article premier, paragraphe 2 : propo- sition du Groupe de travail composé des représentants des Etats-Unis, du Canada, du Mexique et de l'URSS
A/CN.9/IX/CRP.4 et Add.1-5	Projet de rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session
A/CN.9/IX/CRP.5 et Add. 1 et 2	Troisième partie du rapport du Comité plénier I : Projet de convention sur le transport de marchandises par mer : texte adopté par le Comité
Comité plénier I	Projet de convention sur le transport de marchandises par mer
A/CN.9/IX/C.1/CRP.1	Proposition concernant le paragraphe 5 de l'article premier, présentée par la délégation du Royaume-Uni
A/CN.9/IX/C.1/CRP.2	Projet de texte d'un nouveau paragraphe 5 de l'article 2, proposé par la délégation du Royaume-Uni
A/CN.9/IX/C.1/CRP.13	Amendements présentés par le représentant de la Norvège (art. 1, 4, 6 et 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.4	Propositions concernant l'article premier, soumise par le représentant de l'Autriche
A/CN.9/IX/C.1/CRP.5	Amendements proposés par le représentant de Singapour (art. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9; 10, 11, 12, 13, 19 et 21)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.6	Textes proposés par le Groupe de travail pour les paragraphes 1, 2, 3 et 4 de l'article premier
A/CN.9/IX/C.1/CRP.7	Texte proposé par le Royaume-Uni pour le paragraphe 2 de l'article 4
A/CN.9/IX/C.1/CRP.8	Japon : proposition tendant à modifier le paragraphe 4 de l'article 2
A/CN.9/IX/C.1/CRP.9	Proposition concernant le paragraphe 5 de l'article premier présentée par le représentant de la France
A/CN.9/IX/C.1/CRP.10	Textes proposés par la Norvège pour les article 2 et 16

A/CN.9/IX/C.1/CRP.11		Amendement au paragraphe 1 de l'article 5 proposé par le représentant du Japon
A/CN.9/IX/C.1/CRP.12		Amendement à l'article 2 proposé par le représentant de la Pologne
A/CN.9/IX/C.1/CRP.13		Articles l à 5 : décisions adoptées par le Comité et textes proposés par des groupes de travail
A/CN.9/IX/C.1/CRP.14	••••••	Proposition concernant l'article 2, paragraphe 4, soumise par le représentant de la France
A/CN.9/IX/C.1/CRP.15	••••••	Article 5 : proposition soumise par l'Allemagne (République fédérale d'), le Japon, le Royaume-Uni et l'URSS
A/CN.9/IX/C.1/CRP.16	' • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	Amendements proposés par le Royaume-Uni (art. 5, 10, 11, 19, 20, 21 et 25)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.17		Texte de l'article 4, paragraphes 1 et 2. proposé par la République fédérale d'Allemagne, les Etats-Unis d'Amérique, la Norvège et l'Union des Républiques socialistes soviétiques
A/CN.9/IX/C.1/CRP.18		Amendements proposés par le représentant des Philippines (art. 5 et 6)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.19		Amendement proposé par le représentant de la Hongrie (art. 8)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.20		Proposition du Groupe de travail spécial concernant un nouveau paragraphe 5 de l'article 2 (Belgique, France, Nigéria, Norvège et Royaume-Uni)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.21	et Corr. 1	Amendements présentés par le représentant de la Norvège (art. 20)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.22	·	Amendements soumis par le représentant des Etats-Unis (art. 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.23		Amendement proposé par le représentant de la Belgique (art. 5)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.21	ł	. Amendement proposé par le représentant du Japon (art. 9)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.25	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	. Amendement proposé par le représentant du Japon (art. 12)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.26	ó	. Amendement à l'article 5 présenté par le représentant de la France

A/CN.9/IX/C.1/CRP.27	Proposition de la Norvège concernant l'article 8
A/CN.9/IX/C.1/CRP.28	Propositions présentées par le représentant du Japon en ce qui concerne les articles 16, 17 et 23
A/CN.9/IX/C.1/CRP.29A	Textes de l'article 6 proposés par le Groupe de rédaction (Etats-Unis d'Amérique, Ghana, Japon, Norvège, Philippines et Union des Républiques socialistes soviétiques)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.29B	Amendement à l'article 21 présenté par le représentant du Japon
A/CN.9/IX/C.1/CRP.30	Amendement proposé par le représentant de la République fédérale d'Allemagne (clauses finales)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.31	Proposition commune du Ghana, de la Norvège et du Royaume-Uni (art. 24)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.32	Proposition conjointe des Etats-Unis d'Amérique et de la Norvège (Art. 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.33	Texte approuvé, proposé par le président du Groupe de travail pour l'article 8 (Australie, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Grèce, Hongrie, Norvège, Royaume- Uni, Singapour et URSS)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.34	Amendements au paragraphe 2 de l'article 13 proposés par le représentant de la Grèce
A/CN.9/IX/C.1/CRP.35 et Add.1-12	Projet de rapport du Comité plénier I
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36	Articles l à 6 : textes proposés par le Groupe de travail composé des représentants des pays suivants : Argentine, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Japon, Norvège, Royaume-Uni, Sierra Leone, Singapour, Tchécoslovaquie et Union des Républiques socialistes soviétiques
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.1	Articles 7 à 11 : Textes proposés par le Groupe de travail
A/CN.9/IX/G.1/CRP.36/Add.2	Articles l à ll : textes proposés par le Groupe de travail

A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.3	Articles 12 à 18 : textes proposés par le Groupe de travail
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.4	Articles 19 à 22 : textes proposés par le Groupe de travail
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.5	Article 5, paragraphe 6, article 21, paragraphe 3, articles 23, 24 et 25, textes proposés par le Groupe de travail
A/CN.9/IX/C.1/CRP.37	Article 21 : amendement présenté par le représentant de la France
A/CN.9/IX/C.1/CRP.38	Amendement proposé par l'Australie (clauses finales)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.39	Article 13 : projet d'article présenté conjointement par la Norvège et le Royaume-Uni
A/CN.9/IX/C.1/CRP.40	Article 13 : proposition de définition de l'expression "marchandises dangereuses"
A/CN.9/IX/C.1/CRP.41	Projet présenté par la Norvège à propos de l'article 22 : nouveau paragraphe l bis
A/CN.9/IX/C.1/CRP.42	Article 20 : amendement présenté par le représentant de la France
A/CN.9/IX/C.1/CRP.43	Article 19, paragraphe 1 : amendement proposé par les représentants du Japon et du Royaume-Uni
Comité plénier II	Règlement d'arbitrage de la CNUDCI
A/CN.9/IX/C.2/CRP.1	Rapport du Groupe de rédaction sur les articles l et 2 (Belgique et Royaume-Uni)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.2	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 9 (Belgique, Mexique et Royaume-Uni)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.3	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 5 (France et Mexique)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.4	Rapport du Comité de rédaction sur l'article 14 (Allemagne (République fédérale d'), Inde, Tchécoslovaquie, URSS et Chambre de commerce internationale

A/CN.9/IX/C.2/CRP.5	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 12, paragraphe 2 (France et Mexique)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.6	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 15 (France et Nigéria)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.7	Nouvelle version des paragraphes 1 et 3 de l'article 17, établie d'après les décisions du Comité (Secrétariat)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.8	Décision du Comité II concernant le paragraphe 3 de l'article 18
A/CN.9/IX/C.2/CRP.9	Mesure prise par le Comité II au sujet de l'article ll
A/CN.9/IX/C.2/CRP.10	Groupe de rédaction sur les articles 17, paragraphes 2, et 18, paragraphe 2 (Hongrie et Royaume-Uni)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.11	Rapport concernant les changements apportés à l'article 10 (Secrétariat)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.12	Rapport de l'URSS sur le paragraphe 3 de l'article 12
A/CN.9/IX/C.2/CRP.13	Rapport du Comité de rédaction sur l'article 3 (Allemagne (République fédérale d'), Etats-Unis, Norvège)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.14	Rapport du Groupe de rédaction sur le paragraphe 3 de l'article 17, le paragraphe 4 de l'article 18 et le paragraphe 3 de l'article 19 (Allemagne (République fédérale d'), Inde, Royaume-Uni, URSS)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.15	Rapport du Groupe de rédaction sur un amendement à l'article premier
A/CN.9/IX/C.2/CRP.16	Rapport du Groupe de rédaction sur les articles 20 et 21 (Royaume-Uni et URSS)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.17	
	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 23 (Etats-Unis)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.18	l'article 23 (Etats-Unis)

A/CN.9/IX/C.2/CRP.20	.Rapport concernant les changements apportés à l'article 10 (Secrétariat)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.21	Rapport du Groupe de rédaction sur les articles 7, 8 et 8 bis (Allemagne (République fédérale d'), Etats-Unis d'Amérique, France et Union soviétique)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.22	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 4 (Autriche et Royaume-Uni)
A/CN.9/IX/C.2/C P.23	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 19 (Ghana, Mexique et Pologne)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.24	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 27, paragraphe 2 (Allemagne (République fédérale d'), Royaume-Uni et Union des Républiques socialiste soviétiques)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.25	Propositions de la Belgique et du Royaume-Uni concernant un nouvel article 25 bis
A/CN.9/IX/C.2/CRP.26	Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 25 (Belgique, Mexique et Philippines)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.27	Rapport du Groupe de rédaction sur un nouvel article, l'article 26 bis, à insérer dans la section IV (Allemagne (République fédérale d'), France)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.28	Modifications apportées ou proposées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 29
A/CN.9/IX/C.2/CRP.29	Rapport sur les modifications apportées aux paragraphes 4 et 7 de l'article 27
A/CN.9/IX/C.2/CRP.30 et Add.1-9	Projet de rapport du Comité plénier II sur son examen du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI
A/CN.9/IX/C.2/CRP.31	Rapport sur les changements apportés aux articles 30 et 31
A/CN.9/IX/C.2/CRP.32	Décision du Comité plénier II concernant l'article 28
A/CN.9/IX/C.2/CRP.33	Rapport du Groupe de rédaction sur une partie de l'article 33 (Etats-Unis d'Amérique et France)

### C. Documents d'information

A/CN.9/INF.8 et Corr. 1 ...... Liste des Participants

كيفية الحصول على منشودات الامم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الامم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع انحاء العالم · امتعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب الى : الامم المتحدة ،قسم البيع في نيويورك او في جنيف ·

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

#### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

#### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

#### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИ ЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИИ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

#### COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Price: \$U.S.11.00