



# Assemblée générale

Distr.: Générale  
22 décembre 2005

Français  
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Trente-neuvième session  
New York, 19 juin-7 juillet 2006

## **Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa seizième session (Vienne, 28 novembre- 9 décembre 2005)**

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction .....	1-7	3
I. Délibérations et décisions .....	8	5
II. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] .....	9-239	5
Compétences – Chapitre 16 .....	9-84	5
Projet d'article 75. Actions contre le transporteur .....	10-17	5
Présentation de la Convention sur les accords d'élection de for de la Conférence de La Haye .....	18	7
Projet d'article 76. Conventions attributives de juridiction exclusive .....	19-40	8
Projet d'article 77. Actions contre la partie exécutante maritime .....	41-44	13
Projet d'article 78. Absence de chefs de compétence supplémentaires .....	45-46	14
Projet d'article 79. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires .....	47-52	14
Projet d'article 80. Jonction d'instances et désistement d'instance .....	53-59	16
Projet d'article 81. Convention après la naissance du litige .....	60-64	17
Nouveau paragraphe 2 proposé pour insertion dans le projet d'article 81 .....	65-69	18



Nouveau projet d'article 81 <i>bis</i> proposé. Reconnaissance et exécution .....	70-72	19
Proposition de texte révisé pour le chapitre sur la compétence .....	73-84	20
Arbitrage – Chapitre 17 .....	85-103	26
Proposition de texte révisé pour le chapitre sur l'arbitrage .....	95-103	29
Obligation du chargeur – Chapitre 8 .....	104-187	32
Projet d'article 28. Remise de marchandises pour le transport .....	109-120	33
Projet d'article 29. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions .....	121-127	36
Projet d'article 30. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents .....	128-135	37
Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur .....	136-153	39
Projet d'article 32. Fausse déclaration grave du chargeur .....	154-156	44
Projet d'article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses ..	157-170	44
Projet d'article 34. Acceptation des droits et obligations du chargeur .....	171-175	48
Projet d'article 35. Responsabilité du chargeur du fait d'autrui .....	176-180	49
Projet d'article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur .....	181-183	50
Projet d'article 18. Responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions .....	184-187	50
Livraison des marchandises – Chapitre 10, ainsi que projet d'article 11 (Durée de la responsabilité du transporteur) et 14-2 .....	188-239	51
Projet d'article 11. Durée de la responsabilité du transporteur .....	190-208	51
Projet d'article 46. Obligation de prendre livraison .....	209-219	56
Projet d'article 47. Obligation d'accuser réception .....	220-222	58
Projet d'article 48. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis .....	223-230	59
Projet d'article 49. Livraison lorsqu'un document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis .....	231-239	60
III. Questions diverses .....	240-244	62
Dates des dix-septième et dix-huitième sessions .....	240-241	62
Organisation des travaux futurs .....	242-244	63

## Introduction

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

2. Le Groupe de travail III (Droit des transports), qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa seizième session à Vienne du 28 novembre au 9 décembre 2005. Ont assisté à cette session des représentants des États membres suivants: Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bélarus, Brésil, Cameroun, Canada, Chine, Colombie, Croatie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Maroc, Mexique, Nigéria, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie et Venezuela (République bolivarienne du).

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Cuba, Danemark, Finlande, Grèce, Indonésie, Iraq, Koweït, Lettonie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République dominicaine, Roumanie et Sénégal.

4. Ont en outre assisté à la session des observateurs des organisations internationales suivantes:

a) Système des Nations Unies: Commission économique pour l'Europe (CEE) et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED);

b) Organisations intergouvernementales invitées par la Commission: Commission européenne, Conférence de La Haye de droit international privé, Conseil de l'Union européenne, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF);

c) Organisations internationales non gouvernementales invitées par la Commission: Association européenne des étudiants en droit (ELSA), Association of American Railroads (AAR), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Comité International des Transports Ferroviaires (CIT), Comité Maritime International (CMI), Conseil maritime baltique et international (BIMCO), European Shippers' Council (ESC), International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs et International Multimodal Transport Association (IMMTA).

---

<sup>1</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*

5. Le Groupe de travail a élu les membres du Bureau ci-après:
  - Président:* M. Rafael Illescas (Espagne)
  - Rapporteur:* M. Walter De Sá Leitão (Brésil)
6. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants:
  - a) Ordre du jour provisoire annoté (A/CN.9/WG.III/WP.48);
  - b) Note du secrétariat contenant une deuxième version révisée du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.56);
  - c) Informations concernant la compétence et l'arbitrage présentées par la délégation danoise à sa quinzième session (A/CN.9/WG.III/WP.49) et informations concernant le champ d'application et la liberté contractuelle présentées par la délégation finlandaise à sa quinzième session (A/CN.9/WG.III/WP.51);
  - d) Informations concernant le droit de contrôle présentées au nom de la délégation norvégienne à sa quinzième session (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1);
  - e) Informations concernant le transfert de droits présentées par la délégation suisse à sa quinzième session (A/CN.9/WG.III/WP.52);
  - f) Tableau comparatif concernant les limites de la responsabilité du transporteur (A/CN.9/WG.III/WP.53);
  - g) Proposition des Pays-Bas concernant l'arbitrage (A/CN.9/WG.III/WP.54);
  - h) Informations concernant les obligations du chargeur présentées par la délégation suédoise (A/CN.9/WG.III/WP.55);
  - i) Informations concernant la livraison présentées par la délégation néerlandaise (A/CN.9/WG.III/WP.57);
  - j) Proposition des États-Unis d'Amérique concernant l'insertion du mot "ports" au projet d'article 75 du projet de convention dans le chapitre consacré à la compétence (A/CN.9/WG.III/WP.58);
  - k) Commentaires du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant l'arbitrage (A/CN.9/WG.III/WP.59).
7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après:
  1. Élection du Bureau.
  2. Adoption de l'ordre du jour.
  3. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
  4. Questions diverses.
  5. Adoption du rapport.

## I. Délibérations et décisions

8. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] ("le projet de convention") en se fondant sur le texte figurant dans les annexes d'une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.56) et a étudié diverses propositions, dont celle des Pays-Bas sur l'arbitrage (A/CN.9/WG.III/WP.54) et celle des États-Unis d'Amérique sur l'inclusion des "ports" dans le projet d'article 75 (A/CN.9/WG.III/WP.58). Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de plusieurs dispositions en tenant compte des délibérations et des conclusions du Groupe de travail, qui sont résumées dans la section II ci-après.

## II. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

### Compétence – Chapitre 16

9. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné le chapitre du projet de convention relatif à la compétence, pour la première fois, à sa quatorzième session (voir A/CN.9/572, par. 110 à 150) et, dernièrement, à sa quinzième session (voir A/CN.9/576, par. 110 à 175). Celui-ci a poursuivi l'examen des dispositions sur la compétence en se fondant sur le texte qui figurait dans les annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

#### Projet d'article 75. Actions contre le transporteur

*Maintien du texte de l'alinéa c) concernant les "ports"*

10. Il a été réaffirmé que le port de chargement et le port de déchargement devaient être mentionnés en tant que facteurs de rattachement appropriés pour déterminer la compétence d'un tribunal dans les actions intentées contre le transporteur sur le fondement du projet d'article 75 (voir A/CN.9/572, par. 128; A/CN.9/576, par. 121 et A/CN.9/WG.III/WP.58).

11. La proposition de supprimer les crochets entourant l'alinéa c) de ce projet d'article et de conserver le texte a été généralement appuyée. On a estimé que l'inclusion, parmi les chefs de compétence, du port de chargement initial et de déchargement final était particulièrement importante dans le cadre des contrats de transport de porte à porte, car elle présentait des avantages à la fois pour le transporteur et pour le titulaire de droits sur les marchandises. Le transporteur, a-t-on dit, préférerait généralement être attiré dans l'un des ports de passage des marchandises, plutôt que dans le lieu, à l'intérieur du pays, où un mandataire retirait ou livrait celles-ci, tandis que le titulaire de droits aurait la possibilité d'engager une action contre le transporteur au port où, par exemple, les marchandises avaient été endommagées, s'il le jugeait avantageux. Il a été précisé que, si l'inclusion des ports dans la liste des lieux où une procédure judiciaire pouvait être intentée contre le transporteur ne garantissait pas qu'une telle procédure serait effectivement engagée dans un port, leur exclusion rendrait toute action dans un port impossible.

12. Plusieurs avantages ont été cités pour étayer la proposition d'inclusion des ports dans le projet d'article 75. Tout d'abord, le dommage ou la perte étant plus susceptible de survenir dans un port, car c'était le lieu où les marchandises faisaient l'objet d'opérations de manutention, il serait plus commode de régler le litige dans le port où le préjudice avait été subi, puisque toutes les parties auraient plus aisément accès aux témoignages et aux autres éléments de preuve. Deuxièmement, d'après le projet d'article 77, le port serait parfois le seul lieu où le titulaire de droits sur les marchandises pourrait intenteur une action unique à la fois contre le transporteur et contre la partie exécutante, ce qui lui éviterait d'avoir à engager plusieurs actions. Troisièmement, l'alinéa c) du projet d'article 75 permettrait à un transporteur actionné de réclamer une contribution ou une indemnité à une partie exécutante négligente dans le cadre de la même action. Quatrièmement, les ports constituaient, a t on dit, un for attrayant pour les parties au litige, car les avocats qui exerçaient leur activité et les juges qui présidaient des tribunaux à proximité de ports avaient plus de chances d'être spécialisés dans les affaires maritimes, en particulier par rapport à ceux qui se trouvaient à l'intérieur du pays. Enfin, dans certains États, l'impossibilité d'intenter une action dans un port risquait d'empêcher un tribunal de gérer son rôle, par exemple, en facilitant la jonction d'instances dans les cas de sinistres importants.

13. Un petit nombre de délégations ont été d'avis que l'inclusion d'une disposition sur les ports élargirait inutilement le choix des juridictions s'offrant au demandeur. Quelques délégations ont affirmé, réitérant en cela l'opinion exprimée lors de sessions antérieures du Groupe de travail, que le chapitre sur la compétence était inutile, certaines d'entre elles estimant que les commerçants avaient un pouvoir de négociation égal et seraient simplement subrogés dans leurs droits par leurs assureurs. À ces arguments il a été répondu que le projet d'article 75 se voulait une règle supplétive et que, lorsqu'il aborderait la liberté contractuelle, le Groupe de travail discuterait de l'élection de for dans les cas où les parties avaient le même pouvoir de négociation. D'autres délégations ont estimé qu'avec l'insertion des ports à l'alinéa c), les dispositions sur la compétence perdraient en sécurité juridique.

*Port de chargement ou de déchargement effectif ou contractuel et ports de refuge*

14. Le Groupe de travail a examiné plus généralement si les "ports" mentionnés à l'alinéa c) du projet d'article 75 devaient être ceux où les marchandises étaient effectivement chargées et déchargées ou s'il devait s'agir des ports contractuels. Il a été estimé, et cet avis a été fermement appuyé, que le projet de disposition devait mentionner les ports de chargement et de déchargement effectifs. Il a été noté que, si les ports contractuels et les ports effectifs étaient souvent les mêmes, dans certains cas, par exemple celui d'un port de refuge, le port de déchargement contractuel pouvait différer du port de déchargement effectif. On a également cité, à titre d'exemple, la pratique dans le transport multimodal qui consistait pour un transporteur à décharger, pour plus de commodité, dans un autre port que celui prévu au contrat afin de tirer parti d'un autre mode de transport permettant de livrer les marchandises au destinataire plus rapidement ou à moindres frais. Il a été ajouté que le contrat de transport pouvait stipuler la livraison à un port dans une zone donnée seulement, voire ne pas mentionner de port du tout, si bien que le port de déchargement contractuel ne permettait pas de déterminer avec la certitude voulue les chefs possibles de compétence.

15. Quelques améliorations rédactionnelles ont été proposées pour rendre le projet d'alinéa concernant les ports plus clair. Il a été suggéré d'harmoniser des expressions telles que "initialement chargées" et "finalement déchargées" avec la terminologie employée dans le projet d'article 11-6. En outre, il fallait se garder, a-t-on dit, d'employer une terminologie qui mélange les notions de "port contractuel" et de "port effectif" et qui, ce faisant, risque de semer la confusion, comme par exemple dans le cas de l'article 2-1 (Champ d'application) des Règles de Hambourg.

*Autres aspects du projet d'article 75*

16. Le Groupe de travail a étudié deux autres aspects du projet d'article 75. Il a, d'une part, examiné s'il était en mesure de faire un choix entre les deux variantes proposées entre crochets à l'alinéa d). Si, dans un premier temps, certains ont dit préférer le mot "désigné", estimant qu'il était moins source d'incertitude que le mot "convenu", il a été finalement décidé que le Groupe de travail ne trancherait la question qu'après avoir étudié les accords d'élection de for. D'autre part, des réserves ont été émises quant à la définition du terme "domicile", à l'alinéa a) du projet d'article premier, car, dans le droit interne de certains États, le "siège inscrit" ("registered office") pouvait désigner le siège central ou une succursale.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 75*

17. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De supprimer les crochets entourant l'alinéa c) du projet d'article 75 et de conserver le texte;
- De prier le secrétariat d'améliorer la rédaction de l'alinéa c), en l'harmonisant avec d'autres dispositions telles que le projet d'article 11-6, de faire ressortir clairement que cet alinéa se réfère aux ports effectifs de chargement et de déchargement et d'exclure, si possible expressément, les ports de refuge; et
- De prier le secrétariat d'apporter les modifications nécessaires à la définition du terme "domicile" à l'alinéa aa) du projet d'article premier de sorte que le sens de "registered office" (siège inscrit) soit clair.

**Présentation de la Convention sur les accords d'élection de for de la Conférence de La Haye**

18. La Conférence de La Haye de droit international privé a présenté au Groupe de travail les principales dispositions de la Convention sur les accords d'élection de for conclue en 2005. Il a été rappelé que cette convention contenait des règles sur la compétence découlant d'accords exclusifs d'élection de for ainsi que sur la reconnaissance et l'exécution des jugements rendus sur la base de tels accords. L'attention du Groupe de travail a été attirée en particulier sur l'article 22, qui autorise les États contractants à décider d'appliquer la Convention sur une base réciproque pour la reconnaissance et l'exécution des jugements rendus par un tribunal désigné dans un accord non exclusif d'élection de for. Bien que la Conférence de La Haye ne préconise aucun choix particulier, il a été rappelé que même si le transport de passagers et de marchandises était exclu du champ d'application de la Convention sur les accords d'élection de for aux termes de son

article 2-2 f), il avait été proposé d'envisager d'établir un lien entre cette dernière et le projet de convention sur le transport. Il a aussi été rappelé que, même en l'absence de lien formel, les États restaient libres de convenir bilatéralement d'exécuter les jugements rendus par un tribunal choisi conformément aux règles de la Convention sur les accords d'élection de for.

### **Projet d'article 76. Conventions attributives de juridiction exclusive**

#### *Débat général*

19. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné les clauses de compétence exclusive à ses quatorzième et quinzième sessions (voir A/CN.9/572, par. 130 à 133, et A/CN.9/576, par. 156 à 168). Il lui a été dit que le secrétariat avait élaboré le projet d'article 76 figurant aux annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56 en tenant compte de ces discussions.

#### *Insertion d'une disposition sur la compétence exclusive*

20. Le Groupe de travail a poursuivi ses discussions en se fondant sur le projet d'article ci-après, élaboré à partir de propositions de textes reçues de certaines délégations:

#### “Article 76. Accords d'élection de for

1. Si le chargeur et le transporteur conviennent que les tribunaux d'un État contractant ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant sont compétents pour trancher les litiges nés ou pouvant naître dans le cadre de la présente Convention, ce ou ces tribunaux sont compétents à condition que cet accord attributif de compétence soit conclu ou constaté:
  - a) par écrit; ou
  - b) par tout autre moyen de communication qui rende l'information accessible pour être consultée ultérieurement.
2. La compétence du ou des tribunaux choisis conformément au paragraphe 1 est exclusive si l'accord attributif de compétence est contenu dans un contrat de tonnage et si:
  - a) l'accord indique clairement le nom et le lieu du ou des tribunaux choisis ainsi que le nom et l'adresse des parties; et
  - b) soit
    - i) l'accord est négocié individuellement; soit
    - ii) le contrat de tonnage indique clairement qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelle partie du contrat se trouve cet accord.
3. Un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 2 ne s'impose à une personne qui n'est pas partie au contrat de tonnage que si la loi applicable en l'espèce le prévoit [, si cette personne est dûment avisée du lieu où l'action peut être intentée et si le for est l'un des lieux mentionnés à l'article 75 a), b) ou c)].



[4. Le présent article n'empêche pas un État contractant de donner effet à un accord d'élection de for dans des conditions moins strictes que celles prévues au paragraphe 2 pour autant qu'il fasse une déclaration dans ce sens au moment de la signature ou de la ratification. Rien dans le présent paragraphe n'empêche un tribunal spécifié à l'article 75 a), b) ou c) d'exercer sa compétence.]”

21. Il a été expliqué que le texte proposé pour le projet d'article 76 se voulait un compromis entre les délégations préconisant de ne reconnaître aucune clause exclusive d'élection de for et celles préconisant de les reconnaître toutes. La proposition avait pour objet de poser des normes minimales communes pour la validité des accords d'élection de for et de permettre une plus large reconnaissance de ces accords par les États qui le souhaitaient. Il a été dit au Groupe de travail que cette proposition de compromis visait à permettre la ratification la plus large possible du projet de convention.

22. Le fonctionnement prévu de la disposition proposée a été décrit. Il a été observé que l'article 76 visait à élargir le traitement des conventions attributives de juridiction exclusive pour y inclure les accords d'élection de for en général. Le paragraphe 1 de l'article 76 proposé énonçait les conditions de validité des accords d'élection de for et le paragraphe 2 indiquait clairement qu'une clause exclusive d'élection de for ne pouvait effectivement être conclue que dans un contrat de tonnage qui satisfaisait aux exigences minimales énumérées. Il a en outre été précisé que le paragraphe 3 étendait l'application d'un accord exclusif d'élection de for remplissant les conditions du paragraphe 2 aux personnes qui n'étaient pas parties au contrat de tonnage uniquement si la loi applicable le permettait et si les conditions supplémentaires figurant entre crochets, visant la protection de ces personnes, étaient remplies. Il a aussi été précisé que le paragraphe 4 avait pour fonction de permettre aux États contractants de donner effet à des accords d'élection de for dans des conditions moins strictes que celles énoncées au paragraphe 2 proposé, pour autant qu'une déclaration à cet effet ait été faite au moment de la signature ou de la ratification du projet de convention. On a expliqué, enfin, que la dernière phrase de ce paragraphe 4 visait à permettre à un tribunal désigné conformément à l'alinéa a), b), ou c) du projet d'article 75 d'admettre ou de décliner sa compétence devant un accord exclusif d'élection de for qui ne remplissait pas les conditions du paragraphe 2.

#### *Réaction générale au régime proposé pour les accords d'élection de for*

23. Il a été proposé que le projet de convention ne prévoie pas du tout de chapitre sur la compétence, mais reprenne plutôt l'approche suivie par les Règles de La Haye-Visby, où cette question était laissée à la liberté des parties. À cela il a été objecté que la liberté contractuelle prévue par ces Règles pouvait se heurter à des restrictions au niveau national et qu'il serait donc opportun d'harmoniser le droit dans un instrument uniforme. On a appuyé le mécanisme prévu par l'article 76 proposé qui préservait le statu quo concernant l'acceptation des accords d'élection de for et pouvait servir de point de départ en vue d'une éventuelle harmonisation future.

24. On a appuyé l'avis selon lequel, par souci de clarté, la validité des accords exclusifs d'élection de for ne devrait pas être limitée aux contrats de tonnage mais être étendue à tous les contrats de transport. Il a en outre été observé que toute

référence aux contrats de tonnage dans le chapitre sur la compétence dépendrait du résultat des discussions sur les contrats de tonnage en général dans le cadre du projet d'article 95, qui contenait encore des éléments de texte entre crochets. En réponse à ces remarques, on a dit qu'eu égard aux objectifs modestes d'harmonisation en matière d'accords d'élection de for poursuivis par le texte proposé, il fallait partir d'un niveau où un accord était possible et que le mieux serait de restreindre, dans un premier temps, l'application de la disposition aux situations entre parties expérimentées ayant un pouvoir de négociation égal, comme dans le cas des contrats de tonnage. Il a aussi été précisé que les États qui souhaitaient étendre la validité des accords exclusifs d'élection de for aux contrats de transport autres que les contrats de tonnage étaient libres de le faire en application du paragraphe 4 de l'article 76 proposé.

25. On s'est par ailleurs inquiété de ce que le mécanisme prévu à l'article 76 pour les accords d'élection de for n'oblige un demandeur potentiel à se lancer dans des recherches à trop de niveaux différents, pour trouver le tribunal approprié, au détriment de son temps et de la sécurité juridique. Il a en outre été observé que la proposition ne résolvait pas le problème des chargeurs se trouvant dans des lieux géographiquement éloignés qui risquaient d'avoir à supporter des frais de procédures engagées dans d'autres États.

*Paragraphe 1 de l'article 76 proposé*

26. Il a été observé que le paragraphe 1 de l'article 76 proposé énonçait les conditions de validité de tous les types d'accords d'élection de for. Il a en outre été fait remarquer que les exigences de ce paragraphe s'inspiraient de l'article 3 de la Convention sur les accords d'élection de for. On a exprimé la crainte, toutefois, qu'en ne mentionnant pas la compétence d'un tribunal, ce paragraphe risque involontairement d'empiéter sur les règles de procédure internes en permettant à un tribunal de se déclarer compétent alors qu'il ne l'était pas. Il a été noté que le paragraphe 1 de l'article 76 proposé devrait se référer à la compétence au regard de la loi de l'État où se trouvait le tribunal choisi dans l'accord d'élection de for, comme le faisaient les projets d'articles 75 et 77 dans leur partie liminaire.

*Paragraphe 2 de l'article 76 proposé*

27. Il a été observé que le paragraphe 2 de l'article 76 proposé énonçait les conditions de validité des accords exclusifs d'élection de for, conditions qui étaient semblables à celles posées pour la validité des contrats de tonnage au paragraphe 1 du projet d'article 95. Outre que l'accord exclusif d'élection de for soit négocié individuellement ou que son existence et son emplacement soient clairement indiqués dans le contrat de tonnage, le paragraphe 2 exigeait, pour que l'accord soit valable, que ce dernier mentionne le nom et le lieu du tribunal choisi ainsi que le nom et l'adresse des parties.

28. Des propositions ont été faites en ce qui concerne la rédaction de ce paragraphe. Selon un avis, pour être exact, le sous-alinéa i) de l'alinéa b) devait mentionner les contrats de tonnage négociés individuellement et non certaines clauses du contrat, telles que les clauses d'élection de for. Il a été proposé que le paragraphe mentionne également la compétence au regard de la loi de l'État du tribunal choisi dans l'accord d'élection de for, comme suggéré ci-dessus pour le paragraphe 1.

*Paragraphe 3 de l'article 76 proposé*

29. Il a été indiqué que le paragraphe 3 de l'article 76 proposé énonçait les conditions d'opposabilité des accords exclusifs d'élection de for visés au paragraphe 2 aux personnes qui n'étaient pas parties au contrat de tonnage. On a observé, en particulier, que l'accord exclusif d'élection de for devait être valable entre les parties au contrat de tonnage et que le tribunal choisi devait se trouver dans un des lieux désignés aux alinéas a), b) ou c) du projet d'article 75. Il fallait en outre que les tiers soient dûment avisés du lieu où l'action pouvait être intentée et que la loi applicable en l'espèce permette aux tiers d'être ainsi liés.

30. Il a été fait remarquer que l'expression "loi applicable en l'espèce" devait s'interpréter comme désignant la loi de l'État où se trouvait le tribunal saisi, y compris les règles de droit international privé. Il a été proposé que cette interprétation soit explicite dans le texte, dans un souci de clarté. Il a été demandé si l'obligation "d'aviser dûment" les tiers serait subordonnée à la législation nationale applicable.

31. Il a été expliqué que le membre de phrase figurant entre crochets à la fin du paragraphe 3 avait pour objectif d'énoncer une règle minimale dans le projet de convention pour qu'un accord exclusif d'élection de for s'impose aux personnes qui n'étaient pas parties au contrat de tonnage, étant entendu qu'un tribunal pouvait, sur le fondement de sa législation nationale, imposer des conditions plus strictes à cette fin. Il a en outre été fait observer que si l'on supprimait ce texte entre crochets la question relèverait entièrement de la loi applicable. À cet égard, il a été proposé de supprimer le texte entre crochets afin d'éviter toute confusion sur le point de savoir si l'obligation de notification avait pour but de modifier la législation nationale qui exigeait le consentement des tiers à être liés et non une simple notification. Une autre proposition était de remplacer le texte entre crochets par les mots "et si un tel accord est inclus dans les données du contrat [ou incorporé par référence dans le document de transport ou dans l'enregistrement électronique concernant le transport]". Selon un autre point de vue, toutefois, les crochets devaient être supprimés et le texte conservé afin de fixer des règles minimales pour protéger les tiers. Il a été noté, en outre, que, dans la pratique commerciale, la nécessité de protéger les personnes qui n'étaient pas parties au contrat de tonnage était limitée puisque ces personnes étaient souvent en fait des filiales du chargeur, des sociétés affiliées ou des transitaires.

32. Selon un autre avis, pour mieux protéger les tiers, l'obligation de notification devait être remplacée par le consentement de ces tiers à être liés par les accords exclusifs d'élection de for. On a mentionné à cet égard l'alinéa b) du paragraphe 6 du projet d'article 95, qui exigeait le consentement des tiers à être liés aux clauses du contrat de tonnage. À cet argument il a été répondu que le paragraphe 3 de l'article 76 proposé traitait des questions d'élection de for, qui dans certains États étaient considérées comme revêtant un caractère procédural, alors que l'alinéa b) susmentionné avait des incidences directes sur les droits et obligations de fond et exigeait de ce fait une plus grande prudence et un degré de protection plus élevé. Selon un autre avis encore, le fait d'exiger le consentement des tiers à être liés par des accords exclusifs d'élection de for viendrait alourdir considérablement la pratique commerciale actuelle, dans laquelle les marchandises transportées faisaient souvent l'objet de nombreuses opérations de vente successives.

*Paragraphe 4 de l'article 76 proposé*

33. Il a été expliqué que le paragraphe 4 de l'article 76 proposé visait à autoriser les accords d'élection de for dans des conditions moins strictes que celles imposées par les paragraphes 1 et 2 de ce même article, à condition que l'État contractant ait procédé à la notification exigée. À titre d'exemple, il a été indiqué qu'un tribunal situé dans un État reconnaissant les accords d'élection de for conformément au paragraphe 4 et normalement compétent conformément au projet d'article 75 du projet de convention pourrait se déclarer incompétent en présence d'un accord d'élection de for valable qui ne satisfaisait pas aux conditions du paragraphe 2.

34. Toujours à titre d'exemple, il a été fait observer que, si un transporteur se trouvait dans un État qui reconnaissait les clauses attributives de juridiction exclusive et si le chargeur se trouvait dans un État qui ne les reconnaissait pas, le premier pourrait demander un jugement non déclaratif ou, lorsque cela était possible, une injonction antipoursuites, devant un tribunal de son État et le chargeur ne serait pas en mesure d'obtenir le retrait de l'action conformément au paragraphe 2 de l'article 80 proposé. On a ajouté que, dans cet exemple, le chargeur pourrait intenter une action contre le transporteur devant un tribunal de son propre État conformément au projet d'article 75 mais qu'en raison du paragraphe 4 de l'article 76 proposé, il ne pourrait pas exiger du transporteur qu'il renonce à son action en jugement non déclaratif comme le prévoyait le paragraphe 2 de l'article 80 proposé. On a précisé que le transporteur qui obtiendrait un jugement non déclaratif ou une injonction antipoursuites dans cet exemple ne pourrait pas en revanche faire exécuter ce jugement ou cette injonction dans un État qui ne reconnaissait pas les clauses attributives de juridiction exclusive.

35. Encore à titre d'exemple, il a été dit que si le chargeur visé au paragraphe ci-dessus intentait une action dans son État, où les clauses attributives de juridiction exclusive n'étaient pas acceptées, puis essayait de faire exécuter son jugement dans l'État du transporteur, où l'on donnait effet à ces clauses, ce jugement ne serait ni reconnu ni exécuté car émanant d'un tribunal non compétent.

36. On a exprimé la crainte en outre que, dans le cas décrit au paragraphe 34 ci-dessus, du fait de l'application combinée des articles 81 *bis* et 76-4 proposés, si un jugement était rendu sur le fondement de ce paragraphe 4, les tribunaux d'autres pays se sentent obligés de reconnaître ce jugement en vertu de l'article 81 *bis*. Pour faire ressortir clairement que les tribunaux d'autres pays étaient autorisés à reconnaître un tel jugement mais non obligés de le faire, il a été proposé d'ajouter, à l'article 81 *bis* en question, une phrase indiquant que cet article n'obligeait pas un État contractant à reconnaître ou à exécuter une décision d'un autre État contractant qui découlait de l'application de la première phrase du paragraphe 4 de l'article 76 proposé.

37. Il a été proposé, dans un souci de précision, de mentionner dans le paragraphe 4 de l'article 76 les accords d'élection de for qui "ne remplissent pas les conditions des paragraphes 1 et 2 de l'article 76" plutôt que les "conditions moins strictes que celles prévues au paragraphe 2". Il a été proposé à cet égard de modifier le début du paragraphe 4 comme suit: "Le présent article n'empêche pas un État contractant de donner effet à un accord d'élection de for qui ne remplit pas les conditions du paragraphe 1 ou 2", puis de reprendre la suite du texte existant à partir des mots "pour autant qu'il fasse". On a fait observer que cette proposition

permettrait à un État contractant de donner effet à un accord exclusif d'élection de for entre les parties au contrat mais également à l'égard des tiers car l'opposabilité de l'accord aux tiers n'était pas couverte dans les paragraphes 1 et 2 proposés. Il a en outre été fait observer que le paragraphe 4 proposé n'avait pas pour but d'autoriser les injonctions antipoursuites et que cette solution n'avait pas non plus été suggérée par d'autres délégations.

38. Selon un avis, l'application du paragraphe 4 de l'article 76 proposé risquait d'aboutir à des procédures multiples. Il a été répondu que le mécanisme proposé réduirait également le nombre de procédures dans deux cas au moins: d'une part, lorsque le paragraphe 2 de l'article 80 proposé avait pour effet d'autoriser une demande de désistement d'instance et, d'autre part, lorsque des tribunaux normalement compétents reconnaîtraient des accords exclusifs d'élection de for et se déclareraient incompétents.

39. Il a été proposé de remplacer l'obligation pour un État contractant de déclarer officiellement qu'il donnait effet aux accords d'élection de for dans des conditions moins strictes que celles énoncées au paragraphe 2 par un mécanisme moins formel. Cependant, on a fait observer que tout mécanisme de remplacement devrait remplir deux objectifs, à savoir faire en sorte que les États et non les tribunaux décident d'appliquer des conditions moins strictes et faciliter l'accès aux informations concernant les conditions nécessaires à la validité des clauses exclusives d'élection de for dans les autres États contractants.

*Conclusions du Groupe de travail concernant l'article 76 proposé*

40. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que l'article 76 proposé devrait être révisé compte tenu de ses observations ci-dessus.

**Projet d'article 77. Actions contre la partie exécutante maritime**

*Débat général et “[initiale]” et “[finale]”*

41. Il a été rappelé au Groupe de travail que le projet d'article 77 avait été inséré dans le projet de convention à la suite d'une décision prise à sa quatorzième session (voir A/CN.9/572, par. 116 et 117) de créer une disposition distincte concernant l'établissement de la compétence pour les actions contre une partie exécutante maritime. Il a été rappelé que deux types de parties exécutantes maritimes étaient apparemment concernées: les parties statiques, comme les manutentionnaires et les exploitants de terminaux, et le transporteur maritime qui n'était pas le transporteur contractant. On a fait valoir que, étant donné ces deux groupes de parties exécutantes maritimes, le “port” de “réception initiale” et le “port” de “livraison finale” des marchandises étaient des fors appropriés, de sorte qu'il faudrait remplacer le mot “lieu” par le mot “port” et supprimer les crochets entourant les mots “initiale” et “finale” tout en conservant le texte. Cette proposition a été généralement approuvée.

*Référence à la compétence d'un “tribunal d'un État contractant”*

42. On a exprimé l'avis que, dans le chapeau du projet d'article 77, le membre de phrase “devant un tribunal d'un État contractant qui est compétent au regard de la

loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé", qui était repris du chapeau du projet d'article 75, posait un problème. Ce membre de phrase, a-t-on dit, n'était pas clair, car il pouvait renvoyer à la compétence nationale ou à la compétence internationale d'un tribunal. Il a été suggéré de le clarifier dans les deux projets d'articles 75 et 77.

43. On a indiqué que l'exigence imposant que le tribunal visé dans le projet d'article 77 soit situé dans un État contractant posait également un problème. L'avis a été exprimé que l'on pouvait concevoir que, dans une situation particulière, aucun des lieux énoncés aux alinéas a) et b) du projet d'article 77 ne soit situé dans un État contractant, et qu'un demandeur potentiel en vertu de cet article risque alors de ne pas avoir de for approprié devant lequel tenter une action contre la partie exécutante maritime. Bien que cette exigence soit énoncée également au projet d'article 75, elle ne posait pas la même difficulté, car le lieu contractuel de réception et de livraison constituerait dans une certaine mesure un chef de compétence. On a dit qu'il y avait un problème connexe tenant au fait que l'alinéa b) de l'article 77 ne limitait pas le "port" à celui dans lequel la partie exécutante maritime opérait, ce qui risquait d'être une cause de difficulté inutile pour un défendeur si l'action était intentée dans un port où il n'opérait pas.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 77*

44. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait supprimer les crochets entourant les mots "initiale" et "finale" et conserver ces mots dans le texte;
- Qu'il faudrait remplacer les deux occurrences du mot "lieu", à l'alinéa b), par le mot "port"; et
- Que les problèmes dans le texte concernant la compétence et l'emplacement du tribunal dans un État contractant, ainsi que la possibilité d'intenter une action contre une partie exécutante maritime dans un port où elle n'opérait pas seraient examinés dans un texte révisé du projet d'article 77.

#### **Projet d'article 78. Absence de chefs de compétence supplémentaires**

45. Il a été dit au Groupe de travail qu'il faudrait, dans le projet d'article 78, ajouter une référence au projet d'article 76. La disposition a été approuvée avec cet ajout.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 78*

46. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé d'approuver le texte du projet d'article 78, avec l'ajout d'une référence à l'article 76.

#### **Projet d'article 79. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires**

##### *Débat général*

47. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné les projets de dispositions sur la saisie conservatoire et les mesures provisoires ou conservatoires à ses quatorzième (voir A/CN.9/572, par. 137 à 139) et quinzième sessions (voir A/CN.9/576, par. 129 à 142).

### *Paragraphe 1*

48. Il a été estimé que l'on pouvait éviter que les dispositions du projet de convention relatives à la compétence n'empiètent sur la compétence concernant les mesures provisoires et conservatoires et simplifier le paragraphe 1 du projet d'article 79 en supprimant l'alinéa a) et en ajoutant à la fin de l'alinéa b) les mots "y compris la saisie conservatoire". Il a été objecté – et cet avis a été appuyé – que cette proposition ne réglerait pas entièrement le problème de la relation entre le projet de convention et les instruments internationaux existants régissant la saisie conservatoire, à savoir la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer de 1952 et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires (conventions sur la saisie conservatoire). Il a été observé que ces instruments contenaient des dispositions concernant non seulement la compétence pour saisir des navires à titre provisoire ou conservatoire mais aussi la compétence sur le fond du litige. Selon une opinion, qui a été appuyée, quel que soit le traitement accordé à la question de la compétence dans ces instruments, il ne devait pas aboutir à un élargissement de la liste, prévue dans le projet d'article 75, des chefs généraux de compétence pour les actions intentées contre le transporteur. Il a été dit que la question de la compétence sur le fond dans une affaire de saisie conservatoire devait relever du conflit de conventions et aurait davantage sa place dans le chapitre du projet de convention contenant les clauses finales.

49. On a également émis l'avis que le texte du paragraphe 1 du projet d'article 79 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 apporterait une solution satisfaisante aux problèmes de relation entre la compétence pour le projet de convention et celle pour la saisie en tant que mesure provisoire ou conservatoire. Il a été dit aussi que l'article 21-2 des Règles de Hambourg pouvait être considéré comme une autre option possible ou que la question pouvait être laissée entièrement au droit interne. Selon un autre avis encore, le projet d'article 79 pouvait être entièrement déplacé et inséré dans les clauses finales du projet de convention.

### *Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1 du projet d'article 79*

50. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait réviser le texte du paragraphe 1 du projet d'article 79 en supprimant l'alinéa a) et en ajoutant les mots 'y compris la saisie conservatoire' à la fin de l'alinéa b); et
- Qu'une disposition séparée sur le conflit de conventions devrait tenir compte du problème de la compétence sur le fond dans les affaires de saisie conservatoire et devrait être placée dans les clauses finales du projet de convention.

### *Paragraphe 2*

51. On a émis l'avis que, en raison des différences entre les diverses législations nationales, l'établissement d'une liste exhaustive de mesures provisoires ou conservatoires serait une tâche extrêmement difficile au résultat incertain. Il a donc été proposé de supprimer le paragraphe 2, qui contenait une telle liste, et de laisser le soin aux législations nationales de définir la notion de 'mesure provisoire ou conservatoire'.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 79*

52. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 79.

**Projet d'article 80. Jonction d'instances et désistement d'instance**

*Débat général*

53. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné précédemment une disposition relative à la jonction d'instances et au désistement d'instance à sa quinzième session (voir A/CN.9/576, par. 147 à 152). Il lui a été dit que la variante C du paragraphe 1 du projet d'article 80 était le texte dont il avait convenu pour la suite des débats au paragraphe 149 du document A/CN.9/576, et que les variantes A et B du même paragraphe proposaient deux options entre lesquelles le Groupe de travail pouvait choisir. Le texte du projet d'article 80 proposé ci-après au Groupe de travail pour examen combinait les variantes A et B du paragraphe 1, et modifiait le paragraphe 2 du projet d'article 80.

“Article 80. Jonction d'instances et désistement d'instance

[1. Toute action visant à la fois le transporteur et la partie exécutante maritime pour le même fait doit être intentée dans un lieu désigné à la fois à l'article 75 et à l'article 77. [Si aucun lieu n'est spécifié dans les deux articles à la fois, cette action doit être intentée dans un des lieux désignés à l'article 77.]]

2. Si le transporteur ou une partie exécutante maritime intente une action qui réduit directement ou indirectement les droits d'une personne de choisir le for en vertu de l'article 75 ou 77, le transporteur ou la partie exécutante maritime, à la demande du défendeur, doit renoncer à cette action et la réintroduire dans l'un des lieux désignés à l'article 75 ou 77, selon le cas, au choix du défendeur.”

*Paragraphe 1*

54. Selon un avis, les crochets entourant l'intégralité du paragraphe 1 devraient être supprimés et le texte du paragraphe conservé. On a considéré que la première phrase de ce paragraphe ne prêtait pas à controverse, car, si le demandeur souhaitait intenter une action unique à la fois contre le transporteur contractant et une partie exécutante maritime, il était logique qu'il soit tenu de le faire devant un tribunal ayant compétence pour connaître des deux demandes ainsi jointes. On s'est généralement accordé sur ce point.

55. Il a été estimé que la deuxième phrase du paragraphe 1, qui figurait entre crochets, prêtait davantage à controverse, car elle permettait d'intenter une action à la fois contre le transporteur contractant et une partie exécutante maritime devant un for désigné uniquement au projet d'article 77, lorsque aucun lieu unique ne pouvait être désigné conformément aux deux projets d'articles, 75 et 77, à la fois. Selon un avis, en pareil cas, il importait davantage de protéger la partie exécutante maritime et on a proposé de supprimer également les crochets entourant la deuxième phrase et de conserver celle-ci. Quelques doutes ont toutefois été exprimés tant sur le fait de soumettre ainsi le transporteur contractant aux chefs de compétence prévus au projet



d'article 77 que sur l'interaction entre les projets d'articles 76 et 80-1. On s'est inquiété, par exemple, de ce qu'il était possible de contourner une clause de compétence exclusive qui s'imposerait normalement, en intentant une action à la fois contre le transporteur contractant et la partie exécutante maritime devant l'un des fors désignés par le projet d'article 77.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1 du projet d'article 80*

56. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que les questions soulevées en ce qui concerne la deuxième phrase du paragraphe 1 du projet d'article 80 et l'interaction du paragraphe entier avec le projet d'article 76 seraient traitées plus avant dans une nouvelle version de la disposition.

*Paragraphe 2*

57. Selon un avis, le paragraphe 2 du projet d'article 80 visait à apporter une solution aux cas où le transporteur engageait une action pour tenter de se soustraire aux chefs de compétence établis aux projets d'articles 75 et 77. On est convenu que cette disposition n'avait pas pour objet d'entraver des actions légitimes contre le chargeur, telles que des actions en paiement du fret ou pour dommages causés au navire par la marchandise. Quelques doutes ont toutefois été exprimés concernant la proposition de ne faire porter ce paragraphe 2 que sur les actions en jugement déclaratif visant à contourner les chefs de compétence établis aux projets d'articles 75 et 77. Selon un avis, ce paragraphe devrait aussi viser les injonctions antipoursuites demandées dans un autre for pour limiter le choix d'une partie sur le lieu du procès. Il a aussi été dit que la disposition devrait se borner à exiger la suspension ou le retrait de l'action abusive et qu'il ne serait peut-être pas possible d'exiger que l'action soit réintroduite devant des fors désignés au projet d'article 75 ou 77, notamment si cette action était frappée de prescription. Pour parer à ce problème potentiel, on a dit que le demandeur tenu de réintroduire une action conformément au paragraphe 2 pourrait se voir accorder un délai supplémentaire lorsqu'il y avait prescription, mais que cette question devrait être examinée dans le contexte du chapitre 15 sur le délai pour agir.

58. D'un point de vue rédactionnel, il a été proposé de préciser la disposition en remplaçant l'expression "qui réduit directement ou indirectement" par les mots "visant simplement à réduire" ou par une formulation allant dans ce sens.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 80*

59. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que les questions soulevées plus haut sur le paragraphe 2 du projet d'article 80 seraient traitées plus avant dans une nouvelle version de la disposition.

**Projet d'article 81. Convention après la survenue du litige**

*Débat général*

60. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné une disposition sur les conventions attributives de compétence conclues après la naissance du litige très

récemment, à savoir à sa quinzième session (voir A/CN.9/576, par. 169 à 171). Le texte de cette disposition a été généralement bien accueilli, étant étendu qu'il devrait être revu aux fins d'harmonisation compte tenu des changements qu'il était prévu d'apporter à d'autres dispositions du chapitre sur la compétence.

#### *Conditions de forme*

61. Il a été demandé si la convention conclue par les parties devait satisfaire à des exigences de forme semblables à celles du paragraphe 1 du projet d'article 76, qui exigeait que l'accord d'élection de for soit constaté par écrit ou par des moyens électroniques. Deux points de vue ont été exprimés. Selon le premier, le projet d'article 81 devait être modifié pour prévoir des conditions de forme semblables à celles du paragraphe 1 du projet d'article 76, car la preuve d'une convention était nécessaire pour protéger les parties. Lorsqu'une convention était conclue verbalement et qu'un litige survenait ensuite à propos de savoir si un tribunal avait compétence ou non pour connaître de l'affaire, l'absence de preuve sur la teneur de la convention entre les parties pouvait encore aggraver le différend entre elles.

62. Selon le deuxième point de vue, aucune condition de forme ne devait être imposée car les négociations qui avaient généralement lieu entre les parties après la naissance d'un litige s'en trouveraient inutilement gênées. Il a été dit que, dans la pratique, les parties entraient souvent en négociation avant d'intenter une action et, si ces négociations échouaient, elles pouvaient convenir d'un for de manière orale ou informelle. Il a aussi été noté qu'une telle convention pouvait aussi être conclue tacitement, dès lors simplement qu'une partie comparait devant un tribunal en qualité de défendeur. De plus, il a été rappelé que, même le paragraphe 5 de l'article 21 des Règles de Hambourg, qui étaient généralement très protectrices pour les parties, n'imposait aucune condition de forme pour les accords sur la compétence conclus après la naissance du litige.

#### *Éclaircissements supplémentaires*

63. Suite à une question, il a été généralement convenu que le projet d'article ne donnait pas compétence à un tribunal si ce dernier n'était pas compétent en premier lieu. Il a aussi été précisé que les mots "après la survenue du litige" désignaient la période postérieure au voyage, lorsque le dommage était déjà survenu mais qu'aucun tribunal n'avait encore été saisi de la demande.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 81*

64. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du projet d'article 81, jugé satisfaisant, devrait être conservé et qu'aucune exigence de forme ne devrait être ajoutée.

#### **Nouveau paragraphe 2 proposé pour insertion dans le projet d'article 81**

65. Il a été proposé que l'unique phrase du projet d'article 81 devienne le paragraphe 1 de ce même article et que le texte ci-après soit inséré en tant que nouveau paragraphe 2:

“Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, le tribunal d'un État contractant devant lequel compare un défendeur est compétent. La présente

règle ne s'applique pas lorsque la comparution a pour objet de contester la compétence.”

#### *Débat général*

66. Ce nouveau texte proposé pour insertion dans le projet d'article 81 a été généralement appuyé. Le paragraphe 2 a été jugé nécessaire car il importait de donner au défendeur la possibilité de comparaître uniquement pour contester la compétence du tribunal. On a estimé aussi que ce texte trouvait logiquement sa place, en tant que deuxième paragraphe du projet d'article 81, pour bien montrer que le premier paragraphe (ancien projet d'article 81) traitait des conventions attributives de compétence conclues après la naissance du litige mais avant la saisine d'un tribunal, alors que le second concernait les litiges une fois le tribunal saisi de la demande. Il a été dit que, lorsqu'un défendeur comparait pour contester la compétence, il n'était pas certain que tous les tribunaux considéreraient cette comparution de la même manière. Aussi l'insertion de ce paragraphe pouvait-elle avoir un effet bénéfique d'harmonisation à cet égard.

67. Selon un autre point de vue, toutefois, le projet de paragraphe pouvait être perçu comme empiétant sur les règles locales de procédure et il a été convenu d'y ajouter une formule du type “conformément à la loi de” ou un libellé similaire mentionnant le droit interne, de sorte que soient respectées les règles locales de procédure. Suite à une question, il a été précisé par ailleurs que le tribunal devant lequel comparait une partie n'était nullement tenu de se déclarer compétent.

68. Afin de lever un doute, il a été précisé que les mots “la comparution a pour objet de contester la compétence” n'empêchaient pas un défendeur qui contestait la compétence d'un tribunal de contester également la demande sur le fond. En outre, s'agissant de savoir si une juridiction pouvait conclure à sa compétence après une comparution même si elle sortait du champ d'application des projets d'articles 75, 76 et 77, il a été indiqué que la réponse dépendrait des règles locales de procédure.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 proposé pour insertion dans le projet d'article 81*

69. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- De renuméroter le projet d'article 81 pour en faire le paragraphe 1 de ce même article et d'en revoir le titre;
- D'insérer le texte du nouveau paragraphe 2 proposé ci-dessus dans le projet de convention; et
- De tenir compte dans une prochaine version du projet des préoccupations exprimées concernant les règles locales de procédure.

#### **Nouveau projet d'article 81 bis proposé. Reconnaissance et exécution**

70. Il a été proposé que le texte ci-après d'un nouveau projet d'article 81 *bis* soit inséré dans le projet de convention:

##### “Article 81 *bis*. Reconnaissance et exécution

1. Une décision rendue par un tribunal d'un État contractant qui avait compétence conformément à la présente Convention a droit à la

reconnaissance et à l'exécution dans un autre État contractant conformément à la loi de l'État contractant où sont demandées cette reconnaissance et cette exécution.

2. Le présent article n'oblige pas un État contractant à reconnaître ou à exécuter une décision d'un autre État contractant qui découle de l'application de la première phrase du paragraphe 4 de l'article 76."

*Débat général*

71. On a fait valoir que le paragraphe 2 était nécessaire puisque, sans lui, le paragraphe 1 risquait, pensait-on, d'être interprété comme imposant à un tribunal l'obligation d'exécuter un jugement même si cela pouvait être contraire aux règles locales de procédure. Il a été expliqué que ce paragraphe 2 avait pour objet de préciser qu'un État n'était pas tenu de reconnaître ou d'exécuter un jugement que son droit interne considérait par ailleurs comme inexécutoire.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 81 bis proposé*

72. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- D'insérer le projet d'article 81 *bis* dans le projet de convention en vue de la poursuite de ses débats, sous réserve d'y apporter les modifications nécessaires pour tenir compte des changements rédactionnels introduits dans l'ensemble du chapitre sur la compétence.

**Proposition de texte révisé pour le chapitre sur la compétence**

*Débat général*

73. Un certain nombre de délégations, en se fondant sur les discussions du Groupe de travail concernant le chapitre du projet de convention sur la compétence tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 (voir plus haut par. 9 à 17 et 19 à 72) et les nouvelles suggestions rédactionnelles ont proposé la version révisée du chapitre ci-après, qui prévoit aussi une disposition sur les organisations régionales d'intégration économique (à insérer dans le chapitre des clauses finales):

“Article premier (xx) ‘Tribunal compétent’

Le terme ‘tribunal compétent’ désigne un tribunal d'un État contractant qui, selon les règles relatives à la répartition interne des compétences entre les tribunaux de cet État, peut exercer sa compétence sur une matière.

Article 75. Actions contre le transporteur

À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for valable en vertu de l'article 76, le demandeur a le droit d'intenter une procédure judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:

- a) Le domicile du défendeur;
- b) Le lieu contractuel de réception ou le lieu contractuel de livraison;

- c) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire; ou le port où les marchandises sont finalement déchargées d'un navire; ou
- d) Tout lieu désigné à cette fin conformément à l'article 76-1.

#### Article 76. Accords d'élection de for

1. Si le chargeur et le transporteur conviennent qu'un tribunal compétent a compétence pour trancher les litiges pouvant naître dans le cadre de la présente Convention, cette compétence est non exclusive à condition que l'accord soit conclu ou constaté :
  - a) par écrit<sup>2</sup>; ou
  - b) par tout autre moyen de communication qui rende l'information accessible pour être consultée ultérieurement.
2. La compétence du tribunal choisi conformément au paragraphe 1 est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence
  - a) est contenu dans un contrat de tonnage qui indique clairement le nom et l'adresse des parties; et soit
    - i) est négocié individuellement; soit
    - ii) indique clairement qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelle partie du contrat se trouve cet accord; et
  - b) indique clairement le nom et le lieu du tribunal choisi.
3. Un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 2 ne s'impose à une personne qui n'est pas partie au contrat de tonnage que si cela est compatible avec la loi applicable, déterminée par [le droit international privé] [les règles de conflit de lois] du tribunal saisi et
  - a) Si cette personne est dûment avisée du tribunal où l'action peut être intentée;
  - b) Si le for est l'un des lieux mentionnés à l'article 75 [a), b) ou c)].
4. Sous réserve du paragraphe 5, le présent article n'empêche pas un État contractant de donner effet à un accord d'élection de for qui ne remplit pas les conditions des paragraphes 1, 2 ou 3. Cet État contractant doit adresser une notification correspondante [à ...].
5. Rien dans le paragraphe 4 ou dans un accord d'élection de for ayant effet en vertu de ce paragraphe n'empêche un tribunal spécifié à l'article 75 [a), b), c) ou d)] et sis dans un autre État contractant d'exercer sa compétence sur le litige et de le trancher conformément à la présente Convention. Aucun accord d'élection de for n'est exclusif pour une action intentée [contre un transporteur] en vertu de la présente Convention, sous réserve des dispositions du présent article.

---

<sup>2</sup> L'exigence de forme sera traitée à l'article 3.

Article 77. Actions contre la partie exécutante maritime

Dans une procédure judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:

- a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou
- b) Le port où les marchandises sont initialement reçues par la partie exécutante maritime ou le port où les marchandises sont finalement livrées par la partie exécutante maritime.

Article 78. Absence de chefs de compétence supplémentaires

Sous réserve des articles 80 et 81, aucune procédure judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 75, 76 ou 77.

Article 79. Mesures provisoires ou conservatoires

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires, y compris la saisie conservatoire. [Un tribunal d'un État dans lequel a été prononcée une mesure provisoire ou conservatoire n'a pas compétence pour juger l'affaire sur le fond sauf

- a) si les exigences du présent chapitre sont satisfaites; ou
- b) si une convention internationale qui, conformément à ses règles d'application, s'applique dans cet État le prévoit.]

Article 80. Jonction d'instances et désistement d'instance

1. Excepté lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a été valablement conclu conformément à l'article 76, si une action unique est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait, elle peut l'être uniquement devant un tribunal désigné conformément à la fois à l'article 75 et à l'article 77. À défaut d'un tel tribunal, cette action doit être intentée devant un tribunal désigné conformément à l'alinéa b) de l'article 77, si un tel tribunal existe.

2. Excepté lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a été valablement conclu conformément à l'article 76, un transporteur ou une partie exécutante maritime intentant une action qui [limiterait] [viserait uniquement à limiter] les droits d'une personne de choisir le for en vertu de l'article 75 ou 77, doit, à la demande du défendeur, renoncer à cette action et peut la réintroduire devant l'un des tribunaux désignés conformément à l'article 75 ou 77, selon le cas, au choix du défendeur<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Il faudra peut-être revoir les dispositions relatives au délai pour agir pour les cas où l'engagement de l'action initiale s'est fait dans les délais mais non sa réintroduction.

Article 81. Accords après la naissance du litige et compétence  
en cas de comparution du défendeur

Nonobstant les articles précédents du présent chapitre:

- a) Après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de régler celui-ci devant tout tribunal compétent;
- b) Un tribunal compétent devant lequel un défendeur comparaît, sans contester sa compétence conformément aux règles de ce tribunal, a compétence sur les parties.

Article 81 *bis*. Reconnaissance et exécution

1. Une décision rendue par un tribunal d'un État contractant qui avait compétence conformément à la présente Convention doit être reconnue et exécutée dans un autre État contractant conformément à la loi de l'État contractant où sont demandées cette reconnaissance et cette exécution.
2. Le présent article ne s'applique pas à une décision rendue dans un autre État contractant qui a compétence conformément au paragraphe 4 de l'article 76.

Article XX. Participation d'organisations régionales  
d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter, approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, elle aura les mêmes droits et obligations qu'un État contractant, dans la mesure où elle a compétence sur des matières régies par la présente Convention. Lorsque le nombre d'États contractants est pertinent dans la présente Convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme État contractant en plus de ses États membres qui sont des États contractants.
  2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique présente au depositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres lui ont délégué leur compétence. Elle informe sans retard le depositaire de toute modification intervenue dans la délégation de compétence, y compris de nouvelles délégations de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.
  3. Toute référence à "État contractant" ou "États contractants" dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi."
74. Les délégations proposant le texte révisé pour le chapitre sur la compétence ont présenté un bref rapport au Groupe de travail. Il a été indiqué que, compte tenu des intérêts et des points de vue divergents au sein du Groupe de travail concernant les projets de dispositions sur la compétence, on était parvenu à un compromis délicat qui était reflété dans ce texte révisé. On a fait observer que, si une

harmonisation complète de ces dispositions était impossible, on estimait que le compromis obtenu pouvait être accepté par le Groupe de travail car il était jugé préférable à l'autre solution, consistant à exclure la question de la compétence du projet de convention.

75. La proposition de compromis contenue dans les articles révisés a bénéficié d'un appui général, eu égard en particulier à la complexité du sujet et il a été dit que l'on était parvenu à un équilibre judicieux entre différents intérêts. Selon un avis, la suppression ou des modifications de fond de ce projet de texte pourraient réduire à néant le compromis réalisé.

76. En réponse à une demande de clarification du paragraphe 4 du projet d'article 76, on a fait observer que l'exigence de notification avait pour but d'indiquer qu'une décision avait été prise par un État contractant, et non à titre individuel par des tribunaux de cet État, sur la question de savoir s'il appliquerait ou non le paragraphe 4. On a en outre précisé que l'intention n'était pas que cette notification exige nécessairement une modification de la loi de l'État contractant, mais que celui-ci soit tenu de faire savoir au reste du monde s'il donnerait effet ou non à des accords exclusifs d'élection de for dans des conditions moins strictes que celles énoncées au paragraphe 2.

77. Toujours à propos de l'exigence de notification énoncée au paragraphe 4 du projet d'article 76, on a fait observer qu'il ne serait peut-être pas approprié que le dépositaire reçoive le contenu de la législation interne, et l'on a dit que les notifications du type envisagé pouvaient être détaillées, voire consister en jurisprudence, et qu'il serait peut-être nécessaire de les traduire en d'autres langues, ce qui pourrait poser des problèmes administratifs au dépositaire et faire obstacle à l'adoption du projet de convention. En réponse à ces préoccupations, plusieurs délégations ont déclaré que ces notifications pouvaient prendre la forme de déclarations très simples indiquant si l'État contractant appliquerait ou non le paragraphe 4, ou qu'elles pourraient être adressées à des organisations autres que le dépositaire qui en assureraient la collecte et la diffusion. On est généralement convenu que cette question devrait être examinée plus avant à un stade ultérieur.

78. On s'est interrogé sur la structure du chapitre relatif à la compétence, car le projet d'article 75 ne traitait que des actions contre le transporteur et le projet d'article 76 réglementait à la fois les actions contre le transporteur et celles contre le chargeur, alors que les actions du transporteur contre le chargeur semblaient absentes des dispositions suivantes. Selon un avis, il ne s'agissait pas d'un oubli pour ce qui était du projet d'article 75, car le compromis réalisé par l'ensemble du chapitre visait à permettre aux personnes ayant un droit sur les marchandises d'avoir accès à un for raisonnable pour régler des litiges, nonobstant l'existence d'une clause de compétence exclusive que le transporteur aurait pu inclure dans le contrat de transport. À cet égard, on a proposé de supprimer les crochets entourant les mots "contre un transporteur", au paragraphe 5 du projet d'article 76, de sorte que le transporteur soit lié au for désigné par lui comme ayant la compétence exclusive. En revanche, en réponse à l'observation concernant la structure du chapitre, on a indiqué que l'article 81 *bis* était censé en fait s'appliquer aux décisions rendues dans le cadre d'actions légitimes du transporteur contre le chargeur, et que si ce n'était pas le cas, il faudrait en modifier le libellé.



79. On s'est interrogé aussi sur le manque de clarté du texte du projet d'article 81 *bis* quant à son intention. Selon un avis, cette disposition signifiait qu'un État qui adressait une notification conformément au paragraphe 4 du projet d'article 76 ne serait pas tenu, en vertu du projet d'article 81 *bis*, de reconnaître une décision judiciaire émanant d'un État qui ne reconnaissait pas la clause de compétence exclusive. Il a été convenu que le libellé du projet d'article 81 *bis* devrait, si nécessaire, être clarifié afin de tenir compte de ce point de vue.

80. Une autre préoccupation a été exprimée à propos du lien entre les paragraphes 4 et 5 du projet d'article 76. Le paragraphe 4 étant considéré comme l'élément central du compromis sur ce chapitre, on a dit qu'il importait de déterminer pourquoi sa première phrase le soumettait aux dispositions du paragraphe 5. Il a été estimé, en particulier, qu'il ne devrait pas être soumis à la deuxième phrase du paragraphe 5, laquelle devrait faire l'objet d'un paragraphe distinct dans le projet d'article 76.

81. Un certain nombre de délégations ont réaffirmé la position selon laquelle aucun article sur la compétence ne devrait figurer dans le projet d'instrument. Il a aussi été dit que si l'esprit du compromis était apprécié, les articles révisés n'allaient pas assez loin dans la promotion de l'uniformité et conduiraient au contraire à la recherche du for le plus avantageux et à l'engagement de poursuites multiples, ce qui réduirait la sécurité juridique et augmenterait les coûts pour les demandeurs. On a aussi réaffirmé qu'il faudrait donner plein effet aux clauses de compétence exclusive dans le projet d'instrument et que l'avis selon lequel cette approche serait injuste à l'égard des tiers était indéfendable car il était possible de recourir à une assurance et les tiers pouvaient toujours obtenir les informations sur la compétence auprès de sources publiques ou des transporteurs eux-mêmes.

82. Un certain nombre de propositions rédactionnelles ont été faites. L'une d'entre elles, sur laquelle il y a eu accord, était d'insérer le mot "et" entre les alinéas a) et b) du projet d'article 76. Une autre visait à remplacer les mots "conformément à la loi de l'État contractant", au paragraphe 1 du projet d'article 81 *bis*, par les mots "sous réserve des conditions fixées par la loi de l'État contractant" afin de rendre le projet d'article plus clair. Il a été dit, d'autre part, que le libellé du projet d'article 81 *bis* était peut-être un peu strict et qu'il risquait de laisser entendre qu'un tribunal agissant dans le cadre du paragraphe 4 du projet d'article 76 ne pouvait pas reconnaître une décision rendue par un autre tribunal appliquant la même disposition. Par ailleurs, la version précédente du paragraphe 2 du projet d'article 81 *bis*, présentée au paragraphe 70 ci-dessus, a été jugée préférable car elle permettait aux États faisant du paragraphe 1 du projet d'article 81 *bis* le fondement juridique de la reconnaissance des décisions judiciaires en général, de reconnaître les décisions rendues conformément au paragraphe 4 du projet d'article 76. Il a été suggéré aussi que le paragraphe 3 du projet d'article 76 prévoie une règle de conflit de lois claire pour déterminer la loi régissant les tiers.

83. Le projet d'article XX, concernant la participation d'organisations régionales d'intégration économique, n'a pas été examiné.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de chapitre sur la compétence proposé*

84. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le compromis contenu dans le projet de texte proposé pour le chapitre 16 était à la fois acceptable et accepté, hormis quelques réserves concernant la notification donnée aux tiers en vertu du paragraphe 3 du projet d'article 76;
- Qu'il faudrait insérer le mot "et" entre les alinéas a) et b) du projet d'article 76; et
- Qu'il faudrait envisager d'autres propositions rédactionnelles et clarifications compte tenu des observations formulées dans les paragraphes ci-dessus.

## **Arbitrage – Chapitre 17**

*Débat général*

85. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné le chapitre sur l'arbitrage à ses quatorzième (voir A/CN.9/572, par. 151 à 157) et quinzième sessions (voir A/CN.9/576, par. 176 à 179), au cours desquelles deux points de vue affirmés avaient été exprimés. Selon le premier, le principe de la liberté de recourir à l'arbitrage était profondément enraciné et les instruments existants sur l'arbitrage, comme la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères de 1958 (Convention de New York) et la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international, constituaient un cadre approprié pour l'arbitrage, ce qui rendait inutile un tel chapitre dans le projet de convention. Selon l'autre point de vue, les parties à un litige devraient avoir la possibilité de recourir à l'arbitrage, sans pour autant pouvoir l'utiliser pour contourner les chefs de compétence énoncés dans le projet d'article 75 du projet de convention.

86. La teneur de la proposition contenue dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54 a été expliquée au Groupe de travail. Cette proposition, a-t-on dit, constituait une tentative de parvenir à un compromis entre les points de vue exprimés sur l'arbitrage lors des quatorzième et quinzième sessions. Les principaux aspects de ce compromis étaient la suppression de tout le chapitre sur l'arbitrage (voir A/CN.9/WG.III/WP.54, par. 5 e)) et l'ajout dans le projet de convention d'un paragraphe 2 dans le projet d'article 78 (voir A/CN.9/WG.III/WP.54, par. 5 b)), destiné à faire en sorte que les règles du projet de convention relatives à la compétence ne puissent être contournées. Un autre aspect était l'ajout dans le projet d'article 81 d'une disposition visant à donner effet à toute convention entre les parties de soumettre à l'arbitrage un litige survenu entre elles. Enfin, il a été expliqué que l'intention du compromis était de préserver le statu quo en ce qui concerne le recours à l'arbitrage dans le secteur du transport maritime en prévoyant des règles d'arbitrage minimales pour les services réguliers, mais en maintenant la liberté de recourir à l'arbitrage pour les services non réguliers par l'ajout du projet d'article 81 *bis* (voir A/CN.9/WG.III/WP.54, par. 5 d)).

87. En outre, les commentaires présentés dans le document A/CN.9/WG.III/WP.59 ont été expliqués par référence au dernier paragraphe de ce document, où il est indiqué qu'étant donné le large recours à l'arbitrage par le secteur maritime en général, la solution la plus appropriée, dans le projet de convention, serait d'insérer une disposition permettant l'opposabilité des conventions d'arbitrage dans les contrats de transport sans restriction.

*Liberté absolue de recourir à l'arbitrage*

88. Le point de vue selon lequel le projet de convention devrait autoriser l'opposabilité absolue des conventions d'arbitrage dans les contrats de transport a été appuyé. Il a été dit que l'arbitrage était un moyen extrêmement répandu dans le monde de régler les litiges concernant des contrats de transport. On s'est demandé avec scepticisme s'il était nécessaire de protéger le régime de compétence énoncé dans le projet de convention en réduisant la liberté de recourir à l'arbitrage dans le secteur des services réguliers, qui n'y avait jamais beaucoup fait appel et qui, a-t-on avancé, avait peu de chances d'y recourir pour contourner les règles relatives à la compétence. On a également mis en garde contre le risque d'une réglementation excessive de l'arbitrage, ce qui nuirait à son efficacité.

*Dispositions relatives à l'arbitrage dans les Règles de Hambourg*

89. L'avis a également été exprimé que le Groupe de travail devrait envisager d'adopter des règles d'arbitrage semblables à celles que l'on trouvait à l'article 22 des Règles de Hambourg et qui étaient déjà incluses pour examen dans le chapitre sur l'arbitrage des documents A/CN.9/WG.III/WP.32 et A/CN.9/WG.III/WP.56. On a dit qu'un avantage de ces règles était qu'elles résultaient déjà d'un compromis atteint lors de leur négociation. Ce point de vue a bénéficié d'un certain appui. On a toutefois fait valoir qu'une difficulté liée à l'approche des Règles de Hambourg tenait au fait qu'elles réduisaient la sécurité commerciale en permettant à l'arbitrage de se tenir en un lieu parmi plusieurs possibles. On a estimé qu'un avantage de la proposition présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54 était qu'elle permettait de régler le litige soit par l'arbitrage dans le lieu spécifié dans la disposition sur l'arbitrage, soit devant un tribunal étatique en un lieu désigné conformément au projet d'article 75. On a toutefois fait aussi observer que la diversité des lieux possibles pour l'arbitrage pouvait être considérée comme un avantage des Règles de Hambourg, dans ce sens qu'elles encourageaient le développement de l'arbitrage en différents lieux possibles, mais en soumettant l'arbitrage au même ensemble de règles.

*La proposition de compromis du document A/CN.9/WG.III/WP.54*

90. Un certain nombre de délégations ont indiqué clairement que leur position de départ, la première fois qu'il avait été question de l'arbitrage lors de la quatorzième session du Groupe de travail, avait été favorable à la liberté absolue de recourir à l'arbitrage. Mais, dans un esprit de compromis, elles en étaient venues à appuyer la proposition faite dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54, en raison notamment de son respect du régime d'arbitrage international existant et du maintien du statu quo concernant les pratiques de l'arbitrage dans le secteur des transports maritimes. Certaines réserves ont été formulées sur le point de savoir si la proposition de compromis ne risquait pas en fait de limiter le développement de l'arbitrage dans les

services réguliers, car il y avait peu de chances que des entreprises commerciales insèrent une disposition sur l'arbitrage dans un contrat sans savoir avec certitude où l'arbitrage aurait lieu, et cela risquait d'être impossible si ce choix était soumis à la liste du projet d'article 75. Enfin, bien que la proposition demande – de l'avis d'un certain nombre de délégations – à être encore améliorée dans sa formulation, compte tenu en particulier des nouvelles dispositions envisagées pour le chapitre sur la compétence, elle a bénéficié d'un soutien comme texte de compromis destiné à encourager les efforts du Groupe de travail et comme base de discussions futures.

*Précisions sur l'effet attendu de la proposition de compromis*

91. Une question a été posée au sujet de la relation entre les alinéas a) et b) du paragraphe 2 du projet d'article 78 et sur le point de savoir si le demandeur devrait être tenu d'accorder un délai bref dans lequel le transporteur aurait à prendre une décision sur le transfert de la procédure du lieu spécifié dans la clause d'arbitrage en un lieu désigné au projet d'article 75. À la question de savoir quelles parties pourraient faire valoir un droit contre le transporteur en vertu de l'alinéa a), on a répondu que ce point ainsi que d'autres pourraient être abordés de façon plus pertinente lors de l'examen par le Groupe de travail du chapitre sur les droits d'action, et peut-être du chapitre sur le délai pour agir, tous deux prévus au programme de sa prochaine session.

*Modifications suggérées à la proposition de compromis*

92. Outre les modifications générales rendues nécessaires par les changements envisagés aux dispositions sur la compétence dans le projet d'instrument, certaines modifications spécifiques ont été suggérées. Au vu de l'orientation des débats dans le Groupe de travail sur la question de la compétence et des clauses d'élection de for dans le projet d'article 76, on a exprimé l'avis que les clauses d'arbitrage exclusives devraient être autorisées et exécutées sur les mêmes fondements que les clauses exclusives d'élection de for. Il a été estimé, et cet avis a recueilli un certain soutien, que l'effet d'une convention d'arbitrage à l'égard des tiers au contrat de transport devrait être précisé et harmonisé, au lieu d'être laissé au droit national comme dans le projet d'article 81 *bis*. Il a été suggéré que le projet d'article 83 du projet de convention serve de modèle à cet égard. Il a été répondu que l'élaboration de règles relatives aux tiers risquerait d'empiéter sur le domaine de la Convention de New York en ce qui concerne l'exécution des conventions d'arbitrage. De plus, l'inclusion d'une disposition dans le sens du projet d'article 85 du chapitre actuel sur l'arbitrage faisant obligation à l'arbitre d'appliquer les règles du projet de convention a bénéficié d'un certain soutien. Selon d'autres avis, une telle disposition était inutile puisque l'arbitre se reporterait au contrat de transport pour décider quelles règles appliquer, ce qui le mènerait, ou non, au projet de convention.

93. Certains changements rédactionnels spécifiques ont été proposés. L'avis selon lequel il faudrait placer entre crochets ou supprimer le mot "uniquement", au projet d'article 81 *bis* proposé, a été soutenu. Il a également été suggéré que le passage entre crochets "[d'une clause de compétence ou]" soit entièrement supprimé du projet d'article 81 *bis*, car de telles clauses étaient inhabituelles dans les services non réguliers et l'objectif de la proposition était de préserver le statu quo. D'autres avis ont été exprimés en faveur du maintien du texte et de la suppression des seuls

crochets. La variante suivante destinée à remplacer et clarifier l’alinéa b) du paragraphe 2 du projet d’article 78 a été soutenue:

“Le transporteur peut demander une procédure d’arbitrage conformément aux clauses de la convention d’arbitrage uniquement si la personne faisant valoir un droit contre lui engage une procédure judiciaire dans un lieu spécifié dans cette convention”.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les dispositions sur l’arbitrage*

94. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail:

- A constaté qu’il y avait un large consensus en faveur de la proposition de compromis présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54; et
- A décidé que la proposition devrait servir de base pour les travaux futurs, une fois modifiée à la lumière du débat ci-dessus et compte tenu de la révision prévue du projet d’article 76 sur la compétence.

**Proposition de texte révisé pour le chapitre sur l’arbitrage**

*Débat général*

95. Le Groupe de travail a poursuivi ses discussions en se fondant sur le texte ci-après proposé par certaines délégations et devant être inséré, en tant que nouveau projet de chapitre sur l’arbitrage, dans le projet de convention:

“Article 83. Conventions d’arbitrage

Sous réserve de l’article 85, si un contrat de transport soumis à la présente Convention comprend une convention d’arbitrage, les dispositions suivantes s’appliquent:

- a) La personne faisant valoir un droit contre le transporteur peut:
  - i) soit engager une procédure d’arbitrage conformément aux clauses de la convention d’arbitrage en un lieu qui y est spécifié,
  - ii) soit intenter une procédure judiciaire en tout autre lieu, à condition que ce lieu soit spécifié aux alinéas a), b) ou c) de l’article 75;
- b) Si une personne fait valoir un droit contre un transporteur, ce dernier peut exiger une procédure d’arbitrage conformément aux clauses de la convention d’arbitrage uniquement si cette personne intente une procédure judiciaire:
  - i) en un lieu spécifié dans la convention d’arbitrage, ou
  - ii) devant un tribunal qui donnerait effet, en vertu de l’article 76, à un accord exclusif d’élection de for spécifiant le lieu désigné dans la convention d’arbitrage qui est exclusive en ce qui concerne l’action contre le transporteur.

#### Article 84. Convention d'arbitrage dans le transport non régulier

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur l'opposabilité d'une convention d'arbitrage dans un contrat de transport non régulier auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent du fait:

- a) de l'application de l'article 10<sup>4</sup>, ou
- b) de l'incorporation volontaire par les parties de la présente Convention en tant que clause contractuelle d'un contrat de transport qui autrement ne serait pas soumis à la Convention.

#### Article 85. Conventions d'arbitrage après la naissance du litige

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 16, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en tout lieu."

96. On a répété que les projets d'articles 83, 84 et 85 proposés visaient la réalisation d'un compromis entre les délégations favorables à l'application la plus large du principe de la liberté de recours à l'arbitrage dans le projet de convention et celles estimant que, si l'arbitrage devait être accessible aux parties à un litige, il ne devait pas être utilisé pour contourner les chefs de compétence établis au projet d'article 75. Il a été rappelé au Groupe de travail que le but des projets de dispositions était de tenir compte des besoins des praticiens concernant l'utilisation de l'arbitrage dans le secteur des transports maritimes en prévoyant une liberté d'utilisation limitée dans la branche du transport régulier, où cette procédure n'était pas fréquente, et en accordant une large liberté dans la branche du transport non régulier, où, à l'inverse, cette procédure était le mode classique de règlement des litiges.

97. Il a été indiqué que le nouveau projet de texte proposé modifiait le libellé figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54 en introduisant un nouveau sous-alinéa ii) à l'alinéa b) du projet d'article 83; en omettant le mot "uniquement" dans le projet d'article 84, sous réserve de changement en fonction des modifications qui seraient apportées au projet d'article 10; en supprimant les mots "[d'une clause de compétence ou]" du projet d'article 84; et en introduisant un nouveau projet d'article 85, en tant qu'article distinct reprenant un principe énoncé au paragraphe 5 c) du document A/CN.9/WG.III/WP.54. La question de la suppression des mots "[d'une clause de compétence ou]", figurant entre crochets, n'a pas été examinée.

98. Certains doutes ont été émis sur le projet de texte proposé. On a notamment exprimé la crainte qu'il n'entraîne une recherche du for le plus avantageux ou l'engagement d'actions multiples. On s'est inquiété, en outre, à propos du projet d'article 83 proposé, de ce que cette disposition risquait de limiter l'accès à l'arbitrage dans certaines circonstances. De façon générale, l'esprit de compromis a été réaffirmé et l'approche retenue dans cette proposition a été appuyée, malgré certaines préoccupations exposées ci-dessous.

<sup>4</sup> Ce renvoi sera probablement modifié en fonction des changements qui seront apportés ultérieurement au projet d'article 10.

*Nouveau sous-alinéa ii) de l'alinéa b) du projet d'article 83*

99. On a fait observer qu'il y avait un parallélisme entre les accords exclusifs d'élection de for, d'une part, et les conventions d'arbitrage, de l'autre, et que le projet de convention devait donc accorder un traitement semblable aux deux en matière de liberté contractuelle. Il a ainsi été indiqué que le sous-alinéa ii) avait pour but d'autoriser les conventions d'arbitrage dans les cas où une clause de compétence exclusive serait reconnue conformément au projet d'article 76 du projet de convention, qui régissait la reconnaissance de ce type de clause. On a fait observer que ce sous-alinéa aurait pour effet d'élargir encore la liberté de recours à l'arbitrage dans la branche du transport régulier. En réponse à une demande de clarification, il a été expliqué que l'application du sous-alinéa ii) était subordonnée à l'existence d'une convention d'arbitrage. Il a donc été proposé de modifier le libellé de façon à l'indiquer expressément. On a aussi fait observer que ce sous-alinéa ne s'appliquait qu'aux actions contre le transporteur, mais non aux actions intentées par ce dernier.

100. Il y a toutefois eu des hésitations concernant le sous-alinéa ii) en raison d'un autre avis selon lequel les clauses exclusives d'élection de for et les conventions d'arbitrage différaient dans leur nature et dans leurs effets et selon lequel leur traitement dans le projet de convention devrait refléter ces différences. On a notamment considéré que le renvoi au projet d'article 76 posait problème, du fait qu'il établissait un lien entre les conventions d'arbitrage et la décision d'un État d'exécuter ou non des accords exclusifs d'élection de for. On s'est par ailleurs inquiété de ce que le sous-alinéa ii) risquait de priver le chargeur d'un lieu raisonnable pour protéger ses intérêts, eu égard notamment au coût plus élevé de l'arbitrage par rapport à une action judiciaire. Il a donc été proposé de supprimer le sous-alinéa ii).

*Convention de New York et projet d'article 83*

101. Il a été indiqué que le projet d'article 83 aurait pour effet de permettre à des tribunaux étatiques, sous certaines conditions, de déclarer qu'une convention d'arbitrage, bien que conclue de bonne foi, ne lierait pas les parties. On a ajouté qu'un tel résultat était non seulement inhabituel en droit commercial moderne, mais aussi contraire aux principes essentiels de l'arbitrage tels qu'ils étaient énoncés dans un certain nombre de textes largement acceptés comme la Convention de New York, en particulier l'article II-3, et la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international. On a aussi dit que si certaines dérogations au principe du respect des conventions d'arbitrage pouvaient être tolérées comme à l'article 22-3 des Règles de Hambourg, celles-ci ne pouvaient aller jusqu'à empêcher l'accès à l'arbitrage, comme l'envisageait le nouveau projet d'article 83, sans porter fondamentalement atteinte à ce principe. Il a été proposé que le Groupe de travail sollicite l'avis du Groupe de travail II de la CNUDCI (Arbitrage) à propos des dispositions du projet de convention relatives à l'arbitrage.

102. En réponse, il a été indiqué que pour nombre de raisons, le texte proposé n'était pas incompatible avec la Convention de New York. Il a ainsi été expliqué que le principe fondamental de la Convention de New York n'exigeait pas la reconnaissance générale de toutes les conventions d'arbitrage, mais seulement la non-discrimination à l'égard des conventions d'arbitrage par rapport aux clauses de compétence. On a ajouté que, les conventions d'arbitrage étant autorisées par le

projet de texte exactement dans les mêmes cas où des clauses de compétence exclusive seraient reconnues, celui-ci ne portait pas atteinte au principe fondamental de la Convention de New York. On a indiqué en outre que le fait que l'opposabilité des conventions d'arbitrage soit restreinte résultait de la pratique commerciale maritime, qui limitait la liberté de recours à l'arbitrage dans certaines circonstances et pour certaines branches.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les dispositions révisées sur l'arbitrage*

103. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que l'approche générale des projets d'articles 83, 84 et 85 était acceptable en tant qu'élément d'un compromis sur la compétence et l'arbitrage;
- Qu'il faudrait conserver, pour examen ultérieur, ces projets d'articles dans un projet de chapitre sur l'arbitrage à insérer dans le projet de convention;
- Que le chapeau du projet d'article 83 devrait figurer entre crochets en attendant de clarifier la relation entre ce projet d'article et la Convention de New York et sous réserve de régler tout conflit potentiel entre les deux instruments; et
- Que le sous-alinéa ii) de l'alinéa b) du projet d'article 83 devrait être placé entre crochets en attendant la prochaine lecture.

## **Obligations du chargeur – Chapitre 8**

*Débat général*

104. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du chapitre du projet de convention relatif aux obligations du chargeur datait de sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 118 à 161).

105. Il a été fait observer que ce chapitre rompait avec la pratique antérieure dans le domaine du transport maritime, les autres instruments internationaux sur le sujet n'ayant pas de dispositions aussi détaillées sur les obligations du chargeur. Les Règles de La Haye-Visby comportaient une seule disposition sur la responsabilité du chargeur (art. 4-3), et les Règles de Hambourg, deux (art. 12 et 13). Certaines conventions sur les transports contenaient bien des dispositions de ce type, comme la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), mais on a fait observer que le projet de convention créait un régime de responsabilité nouveau et, selon certains, lourd pour les chargeurs.

106. On s'est demandé si ce chapitre était en fait vraiment nécessaire. Selon une opinion, il imposait une lourde responsabilité aux chargeurs, et on a estimé que les petits chargeurs, en particulier dans les pays en développement, pourraient éprouver des difficultés à satisfaire aux exigences posées dans le projet de convention. On s'est aussi dit préoccupé par les dispositions du chapitre relatives à la charge de la preuve qui incombait au chargeur et au fondement de la responsabilité de ce dernier,



qui sont examinées de manière plus approfondie aux paragraphes [...] 136 à 153 ci-après.

107. D'une manière générale, on s'est déclaré favorable à ce que le chapitre relatif aux obligations du chargeur figure dans le projet de convention, au motif qu'il reflétait le contexte actuel où, en vertu du contrat de transport, le chargeur et le transporteur devaient coopérer pour prévenir la perte ou l'endommagement des marchandises ou du navire. On a exprimé l'avis que les obligations prévues dans le contrat de transport avaient évolué au fil des ans au-delà de la simple acceptation de transporter des marchandises et de payer pour ce transport. Il a été dit que cette coopération entre le chargeur et le transporteur devait être abordée dans le projet de convention.

108. Bien que l'insertion d'un chapitre relatif aux obligations du chargeur dans le projet d'instrument ait été appuyée, il a été dit que les actuels projets d'articles du chapitre sortaient trop du champ de la relation contractuelle. On a estimé que les aspects des dispositions qui débordaient le cadre de la relation contractuelle et concernaient des tiers, tels que les destinataires, devaient de ce fait être supprimés du chapitre. Dans ce contexte, il a été noté qu'il fallait trouver un équilibre général, dans le projet de convention, entre les obligations du chargeur et celles du transporteur, et il a été dit qu'il n'était pas mauvais que le projet de convention prévoie des obligations pour les chargeurs. On a toutefois attiré l'attention sur le fait que des obligations inutilement détaillées risquaient de faire obstacle à la ratification du projet de convention. L'insertion du chapitre dans le projet de convention a néanmoins bénéficié d'un important soutien compte tenu des tendances actuelles, déjà évoquées au paragraphe ci-dessus.

### **Projet d'article 28. Remise des marchandises pour le transport**

#### *Débat général*

109. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 28 à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 118 à 125). Le Groupe a examiné le texte du projet d'article 28 tel qu'il figure aux annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

#### *Première phrase*

110. Le texte de la première phrase a été largement soutenu. En outre, il a été proposé, et accepté de manière générale, de déplacer les mots "à moins qu'il n'en soit convenu autrement" du milieu au début de la phrase au motif que s'ils étaient maintenus au milieu de la phrase, au motif que s'ils étaient maintenus au milieu de la phrase, cette dernière pourrait laisser penser que le fait que les marchandises soient prêtes pour le transport n'était pas une question sur laquelle les parties pouvaient se mettre d'accord; or il pouvait y avoir des cas où le chargeur et le transporteur convenaient de transporter des marchandises alors qu'elles n'étaient pas prêtes pour le transport, par manque de temps. En réponse aux préoccupations exprimées, il a été dit, et cet avis a été appuyé, que l'insertion de ces mots en début de phrase ne signifiait pas que les parties pourraient convenir de déroger aux obligations d'emballer ou d'arrimer les marchandises en toute sûreté et sécurité étant donné que ces obligations seraient soumises à d'autres dispositions, relatives par exemple aux marchandises dangereuses. Selon l'avis opposé cependant, le

chargeur ne devrait pas avoir la possibilité de se soustraire contractuellement aux obligations que lui imposait la première phrase du projet d'article.

*Deuxième phrase*

111. L'avis selon lequel la deuxième phrase pouvait purement et simplement être supprimée parce qu'elle était superflue et n'apportait rien de plus que la première a bénéficié d'un certain soutien. Son maintien, a-t-on estimé, ne ferait qu'ajouter ambiguïté et problèmes d'interprétation au projet d'article dans son ensemble.

112. Le maintien de la deuxième phrase parce qu'elle avait au moins l'intérêt pratique de rappeler au chargeur l'importance qu'il y avait à arrimer et fixer les marchandises de manière à ce qu'elles résistent au voyage a été fermement appuyé. On a noté que la fréquence des dommages corporels et matériels dus à des chargements mal fixés augmentait et qu'il fallait insister sur l'importance d'une fixation qui permette aux marchandises de résister au transport prévu.

113. Nonobstant la décision du Groupe de travail de la maintenir, on a dit que la deuxième phrase était trop détaillée et trop répétitive, et on a proposé de la simplifier et d'en insérer les principaux points dans la première. L'autre formule possible, consistant à remplacer la deuxième phrase par le texte proposé dans les notes 116 et 435 du document A/CN.9/WG.III/WP.56, a eu des partisans.

114. Il a été proposé de rédiger le texte de telle sorte que le chargeur ait la liberté de déroger par convention à l'obligation prévue dans la deuxième phrase, et que celle-ci commence par les mots "à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport". Des opinions contraires ont été exprimées, y compris la suggestion d'insérer les mots "sans préjudice de ce qui précède" au début de la deuxième phrase, afin de faire ressortir clairement sa relation avec la première.

115. D'autres propositions rédactionnelles ont visé à faire de la deuxième phrase un paragraphe séparé, au motif que l'expression "à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport", traduite dans certaines langues, se rapporterait aussi bien à la première qu'à la deuxième phrase. On a fait observer qu'il serait possible d'harmoniser les mots "conteneur" et "remorque" employés dans la deuxième phrase avec les termes retenus ailleurs dans le projet de convention, comme au paragraphe 3 du projet d'article 64, où il était question d'"engins de transport".

*Suggestions d'ordre rédactionnel pour le projet d'article dans son ensemble*

116. Un certain nombre de suggestions générales ont été faites concernant la rédaction du projet d'article dans son ensemble. Celle qui consistait à modifier le titre du chapitre pour mieux en refléter la portée en indiquant "Obligations du chargeur envers le transporteur" a eu des partisans. Il a été suggéré aussi que le texte du projet d'article indique clairement envers qui le chargeur avait des responsabilités, étant donné en particulier l'étendue possible des dispositions du chapitre 14, relatif aux droits d'action en vertu du projet de convention.

117. On a généralement appuyé l'observation selon laquelle les mots "transport prévu", dans les deux phrases, étaient interprétés comme désignant toutes les étapes du transport. Pour que cela soit bien clair, il a été proposé de remplacer les deux occurrences de "au transport prévu" par "à toutes les étapes du transport prévu".

118. On a en outre suggéré d'employer dans les deux phrases des termes plus simples, tels que "chargement" et "déchargement", à la place de la liste d'obligations liées à l'arrimage et à la fixation des marchandises. On a aussi considéré qu'établir une liste de ces méthodes risquait d'induire en erreur si une méthode était omise, et il a été proposé d'employer à la place les mots "prêtes pour le transport". On a également dit que la traduction de cette liste entraînait dans certaines langues des redondances et des chevauchements de termes.

*Emploi du mot "injury"*

119. Selon un avis, le mot "injury" dans la version anglaise n'avait pas sa place dans le projet d'article, car on pouvait considérer qu'il faisait sortir la disposition du cadre du contrat de transport conclu entre le transporteur et le chargeur pour l'étendre à des tiers. On a estimé qu'il fallait le remplacer par le mot "loss" (perte), afin de montrer que lorsque, par exemple, des marchandises mal emballées par le chargeur causaient un dommage à un employé du transporteur, ce dernier pourrait demander réparation au chargeur pour la perte occasionnée par le dédommagement de l'employé. On a également exprimé l'avis que le mot "perte" devrait remplacer l'expression "injury or damage" figurant dans le projet d'article. Selon un autre avis, toutefois, il faudrait, tout en évitant que cette disposition établisse une responsabilité indépendante du chargeur pour un préjudice causé à des tiers, revenir sur l'emploi du mot une fois que le Groupe de travail aurait étudié le projet d'article 31 relatif au fondement de la responsabilité du chargeur. Une autre suggestion d'ordre rédactionnel visant à limiter le champ d'application de cette disposition aux parties au contrat de transport a été d'ajouter les mots "pour lequel le transporteur est responsable" à la fin de la phrase.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 28*

120. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le titre du chapitre devrait mentionner les obligations du chargeur envers le transporteur;
- Que le secrétariat devrait envisager, dans la première phrase, de déplacer l'expression "à moins qu'il n'en soit convenu autrement", en plus des autres modifications proposées au cours du débat;
- Qu'il faudrait maintenir la deuxième phrase, mais que le secrétariat devrait en simplifier le libellé en ayant à l'esprit les notes 116 et 435 du document A/CN.9/WG.III/WP.56, ainsi que les observations et les propositions formulées au cours du débat du Groupe de travail; et
- Qu'il faudrait clarifier l'emploi du mot "injury" et éventuellement le placer entre crochets comme variante, et que le secrétariat devrait revenir sur ce mot lorsqu'il établirait un nouveau texte à la lumière de l'examen du projet d'article 31.

**Projet d'article 29. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions***Débat général*

121. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 29 à sa treizième session (voir document A/CN.9/552, par. 124 à 129).

122. On a fait observer que cette disposition énonçait l'obligation de coopération des parties concernant l'échange d'informations nécessaires à l'exécution du contrat de transport. À cet égard, il a également été fait référence au principe de bonne foi dans les relations contractuelles. Des points de vue divergents ont été exprimés sur le point de savoir si le projet d'article 29 était destiné à définir l'obligation du transporteur d'aider le chargeur à s'acquitter de l'obligation qui lui était faite au projet d'article 30 de lui fournir des informations, instructions et documents, ou de celle qui lui était faite au projet d'article 28 de remettre les marchandises prêtes pour le transport. L'avis selon lequel le projet d'article 29 n'était pas destiné à établir une responsabilité indépendante du transporteur s'il ne fournissait pas les informations nécessaires au chargeur, mais plutôt à le priver de la possibilité d'invoquer son propre manquement lorsqu'il faisait l'objet d'une action concernant les marchandises, a été soutenu.

123. L'avis selon lequel il faudrait supprimer le projet d'article 29 a été appuyé. Il a été fait observer que les obligations du transporteur qui y figuraient étaient déjà visées, au moins implicitement, dans le projet de chapitre 5 sur les obligations du transporteur. Il a été dit aussi que le projet d'article 29 était trop général et trop subjectif pour apporter quoi que ce soit à l'obligation implicite existante du transporteur. La proposition de remplacer le projet d'article 29 par une disposition générale sur l'obligation de coopération des parties dans l'échange d'informations aux fins de l'exécution du contrat de transport a eu des partisans. En plus du projet d'article 29, il a été suggéré de supprimer aussi le projet d'article 18, qui énonçait la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage dus au non-respect dudit projet d'article 29.

124. Toutefois, l'opinion contraire, favorable au maintien du projet d'article 29, a également été exprimée. Certains ont appuyé l'avis selon lequel cette disposition pourrait être particulièrement importante dans le transport multimodal lorsque le transporteur n'était pas obligé de choisir les modes de transport avant l'exécution du contrat de transport mais que ces modes pouvaient influencer sur l'exécution par le chargeur de ses obligations de remettre les marchandises prêtes pour le transport au titre du projet d'article 28. À cela il a été répondu que le transporteur ne savait pas nécessairement à l'avance quels modes de transport il utiliserait. On a fait valoir comme arguments supplémentaires en faveur du maintien du projet d'article 29 qu'il était utile d'explicitement les obligations du transporteur et que l'on pouvait également considérer que la disposition équilibrait les obligations des parties en matière de fourniture d'informations. À cet égard, il a été proposé que les mots "à sa demande" soient supprimés du projet d'article 29, car l'obligation faite au chargeur, au projet d'article 30, de fournir des informations ne comportait pas de condition similaire.

125. Il a été suggéré que le Groupe de travail se prononce sur le projet d'article 29 après le débat sur le fondement de la responsabilité du chargeur au projet d'article 31 afin de saisir pleinement la relation entre les deux dispositions.

126. Du point de vue rédactionnel, il a été suggéré que l'expression "et en temps utile" ainsi que la dernière phrase du projet d'article 29, qui figuraient l'une et l'autre entre crochets, soient supprimées, puisque l'obligation de fournir des informations et des instructions exactes et complètes en temps utile était implicite dans l'obligation générale du projet d'article 29. De plus, on a fait observer que le maintien de la dernière phrase entre crochets du projet d'article 29, sur le caractère exact et complet des informations, nécessiterait l'adoption de la même formule dans les dispositions similaires exigeant la fourniture d'informations, comme par exemple le projet d'article 59. L'avis contraire a été exprimé, à savoir qu'il faudrait conserver l'expression "en temps utile" et supprimer les crochets qui l'entouraient puisque, a-t-on fait valoir, cette obligation était une obligation distincte et n'était pas implicite dans l'obligation générale de fournir des informations.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 29*

127. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le projet d'article 29 devrait être conservé, mais placé entre crochets en attendant qu'il débattenne sur le projet d'article 31;
- Que, lors de l'élaboration d'une version révisée du projet d'article 29, il faudrait envisager de remplacer le texte existant par une disposition plus générale mettant l'accent sur la coopération du chargeur et du transporteur en matière de fourniture d'informations; et
- Que les modifications apportées au texte du projet d'article 29 devraient tenir compte du projet d'article 18.

**Projet d'article 30. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents**

*Débat général*

128. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 30 à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 130 à 137).

129. Il a été observé que cette disposition était considérée comme particulièrement importante au vu de la pratique contemporaine dans les transports faisant qu'un transporteur voyait rarement les marchandises qu'il transportait, même lorsqu'elles n'étaient pas conteneurisées. Dans ce contexte, il a été dit que l'échange d'informations fiables entre le chargeur et le transporteur était de la plus haute importance pour la bonne exécution d'un contrat de transport, en particulier dans le cas de marchandises dangereuses. On a indiqué que, malgré quelques problèmes rédactionnels à l'alinéa b) auxquels il fallait prêter attention, le Groupe de travail devrait être incité au cours de ses débats à ne pas perdre de vue l'importance des obligations du chargeur énoncées par cette disposition. À titre préliminaire, il a été suggéré que les mots "[en temps utile]" et "[exactes et complets]", dans le chapeau, soient traités de la même manière que le texte similaire du projet d'article 29.

*Critères objectif et subjectif*

130. Il a été indiqué que les mots "raisonnablement nécessaires pour", dans le chapeau du projet d'article 30, introduisaient un critère objectif, à savoir la nécessité des informations que le chargeur devait fournir, alors que les mots "peut/puisse

raisonnablement supposer” aux alinéas a) et c) de ce projet d’article représentaient un critère subjectif, à savoir les suppositions du chargeur à propos de ce que le transporteur savait ou pas. On a émis l’avis que la présence des deux critères pouvait prêter à confusion. De plus, il a été observé que si les alinéas a) ou c) devaient finalement relever d’un régime de responsabilité fondé sur la faute conformément au projet d’article 31, les mots “raisonnablement supposer” seraient inutiles et pourraient être supprimés.

*Alinéa b)*

131. On a exprimé l’avis que le texte actuel de l’alinéa b) du projet d’article 30 était extrêmement général et que son application risquait de poser des problèmes, notamment parce qu’il pouvait soumettre le chargeur à un régime de la responsabilité sans faute en vertu de l’article 31. Une difficulté concernait par exemple la responsabilité pour les différentes obligations douanières au cas où le mode de transport changerait en cours de route durant le transport multimodal.

132. Il a été répondu que le libellé de cet alinéa b) était large parce qu’il était difficile de fournir une liste complète et détaillée de tous les documents nécessaires au transport. Il a été dit que l’adoption pour cette obligation d’un régime de responsabilité fondée sur la faute pourrait répondre à un certain nombre de préoccupations liées à cette disposition, et qu’un régime de responsabilité sans faute pourrait être limité à la violation de règles impératives.

*Retard*

133. Il a été observé que l’inclusion dans le projet d’article 31 d’une référence entre crochets au retard comme fondement de la responsabilité du chargeur aggravait les difficultés notées à propos de l’alinéa b). Par exemple, si le chargeur d’un conteneur unique sur un grand porte-conteneurs ne fournissait pas un document nécessaire aux autorités douanières en vertu de cet alinéa, et était de ce fait responsable du retard, non seulement du transporteur, mais aussi de tous les autres chargeurs du navire, ce chargeur s’exposerait à des pertes imprévisibles et potentiellement énormes pour cette seule omission. On a dit que le fait que le projet de convention ne prévoyait pas actuellement de limitation de la responsabilité du chargeur aggravait encore les choses. Ce problème a été débattu de manière plus approfondie dans le cadre du projet d’article 31 (voir ci-dessous, par. 147)

*Alinéa c)*

134. Il a été proposé d’insérer à l’alinéa c) du projet d’article 30 une référence à l’alinéa a) du projet d’article 38-1, et ce faisant d’inclure l’exactitude de la description des marchandises dans la liste des obligations pour lesquelles le chargeur encourait une responsabilité sans faute en vertu du projet d’article 31. Toutefois, il a été rappelé au Groupe de travail que l’article 3-5 des Règles de La Haye-Visby mentionnait uniquement l’exactitude de la description des marchandises au moment du chargement, et que la portée de l’alinéa c) était beaucoup plus large et s’appliquerait à toute la durée du voyage. On a attiré l’attention sur le fait que, comme l’alinéa b), cette disposition, lorsqu’on associait sa portée à la règle éventuelle de responsabilité sans faute du projet d’article 31, risquait de produire des conséquences potentiellement graves pour le chargeur. Il a été noté que, si la variante B du projet d’article 31-2 était adoptée, la responsabilité du chargeur serait

limitée aux informations sur les marchandises effectivement fournies par lui, ce qui lui épargnerait certains des aspects les plus sévères du régime de responsabilité sans faute de la variante A.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 30*

135. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que les mots “[en temps utile]” et “[exacts et complets]”, dans le chapeau, devraient être considérés de la même manière que le texte similaire du projet d'article 29;
- Que l'alinéa b) devrait être placé entre crochets, en attendant qu'il ait examiné le projet d'article 31;
- Que les améliorations d'ordre rédactionnel apportées à ce projet d'article devraient tenir compte du document A/CN.9/WG.III/WP.55, ainsi que des instruments internationaux tels que la Convention CMNI et des propositions des délégations; et
- Que le débat du Groupe de travail sur le fondement de la responsabilité du chargeur dans le projet d'article 31 devrait être pris en considération dans les versions futures du projet d'article 30; et
- Que l'alinéa c) du projet d'article 30 devrait renvoyer non seulement aux alinéas b) et c) mais aussi à l'alinéa a) du paragraphe 1 du projet d'article 38.

**Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur**

*Débat général*

136. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 31 relatif au fondement de la responsabilité du chargeur à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 138 à 148). Le texte du projet d'article 31 à l'étude était celui figurant dans les annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

137. On a souscrit à l'observation générale selon laquelle le projet d'article 31 était particulièrement préoccupant du fait que ce chapitre du projet de convention imposait au chargeur des obligations plus étendues que celles prévues dans les régimes existant en matière de transport maritime. On a estimé que l'application, dans cette disposition, d'un régime de responsabilité de plein droit relativement étendu au chargeur, sans possibilité pour lui de limiter sa responsabilité, était très problématique, de même que l'introduction d'un concept de faute présumée au paragraphe 1. On a proposé – et cette proposition a été appuyée – que la règle générale prévue au projet d'article 31 se rapproche davantage de celle de l'article 12 des Règles de Hambourg, avec quelques modifications possibles.

*Faute présumée et charge de la preuve*

138. On s'est dit préoccupé par l'inclusion, dans le projet de paragraphe 1, du concept de faute présumée de la part du chargeur. Il a été fait observer que la faute présumée revenait à faire retomber la charge de la preuve sur le chargeur, ce que ne faisaient pas les régimes existant en matière de transport maritime. En règle

générale, il incombait au transporteur de prouver que la perte ou le dommage avait été causé par un manquement ou une négligence de la part du chargeur, par exemple la non-communication des informations nécessaires. Une fois que le transporteur avait prouvé la cause de la perte ou du dommage, le chargeur avait la possibilité de prouver que cette perte ou ce dommage n'était pas dû à une faute de sa part. Ce régime général, pensait-on, tenait compte du fait que le transporteur était souvent mieux placé pour établir les événements survenus en cours de transport, étant donné qu'il était en possession des marchandises. Le Groupe de travail a souscrit dans son ensemble à l'avis selon lequel le principe traditionnel de la responsabilité pour faute énoncé à l'article 12 des Règles de Hambourg et à l'article 4-3 des Règles de La Haye-Visby devait être préservé en tant que régime général, la responsabilité de plein droit ne devant s'appliquer que dans certaines situations, comme expliqué ci-après.

139. Selon l'avis contraire, qui a bénéficié d'un certain soutien, le texte du paragraphe 1 convenait et le principe énoncé dans les Règles de Hambourg n'était pas nécessairement équitable pour le transporteur, puisque la plupart des conteneurs dans les transports modernes étaient empotés par les chargeurs et que, de ce fait, le transporteur avait des difficultés à prouver la cause de la perte. Il a également été souligné que l'article 12 des Règles de Hambourg n'indiquait pas à qui incombait la charge de la preuve et que le projet d'article 31 ne faisait qu'explicitement la conclusion logique à laquelle parviendrait un tribunal, à savoir que le chargeur devant répondre d'un préjudice qui lui était reproché sur le fondement des projets d'articles 28 et 30 a) chercherait à prouver qu'il n'avait commis aucune faute.

*Personne envers laquelle le chargeur est responsable*

140. Il a été généralement convenu que la responsabilité du chargeur ne devrait s'appliquer que dans le cadre de la relation contractuelle entre ce dernier et le transporteur et s'étendre éventuellement aux parties exécutantes maritimes dont on pouvait considérer qu'elles avaient un lien suffisamment étroit avec cette relation contractuelle. Il a été proposé de bien préciser, dans le titre et le texte de l'article, que cette disposition se limitait à la responsabilité du chargeur envers le transporteur ainsi que de supprimer le paragraphe 3 du projet d'article 31, qui avait trait à la responsabilité envers un destinataire ou une partie contrôlante et d'insérer son contenu dans une autre partie du projet de convention.

*"Loss", "damage" et "injury"*

141. Il a été proposé – et cette proposition a été appuyée – de supprimer le terme "injury" du paragraphe 1 du projet d'article 31, encore une fois pour bien montrer que l'intention n'était pas de créer un droit en faveur des tiers, aspect dont on avait déjà débattu à propos de l'inclusion de ce terme dans le projet d'article 28 (voir ci-dessus, par. 119). Il a également été suggéré de supprimer aussi le mot "damage" (dommage) et de ne conserver que le mot "loss" (perte) dans le projet de paragraphe 1. La proposition de suppression du terme "injury" a été approuvée par le Groupe de travail. On a appuyé l'idée selon laquelle, malgré cette suppression, le projet de convention devrait permettre à un transporteur, qui aurait réglé une réclamation suite à un préjudice causé par la négligence du chargeur, de demander réparation à ce dernier pour la perte ainsi subie. Il a été proposé, à cette fin, de parler au paragraphe 1 de "perte subie par le transporteur". Il a été rappelé au



Groupe de travail qu'il fallait employer le terme "loss" (perte) seul avec prudence car celui-ci pouvait désigner non seulement la perte matérielle mais également la perte indirecte.

142. On a fait observer que l'article 12 des Règles de Hambourg mentionnait également les dommages subis par le navire du fait du chargeur. Il a été demandé si les dommages occasionnés au navire devaient aussi être inclus dans le projet d'article 31 et, selon un avis, le mot "loss" (perte) englobait les dommages causés au navire. Il a été fait remarquer que la responsabilité du chargeur pouvait devenir très étendue dans ces cas.

#### *Retard*

143. Selon un point de vue, qui a été appuyé, le fait de considérer le "retard" comme une source de responsabilité du chargeur était particulièrement problématique car il pourrait exposer ce dernier à une responsabilité énorme et potentiellement non assurable. Par exemple, un chargeur qui ne fournissait pas un document douanier nécessaire pouvait retarder le navire et être tenu de réparer non seulement la perte subie par le transporteur, ce qui pouvait l'obliger à verser des dommages-intérêts énormes pour préjudice indirect, mais également la perte causée à tous les autres chargeurs dont les conteneurs se trouvaient sur le navire. Il a donc été proposé de supprimer le mot "retard" du projet de texte. Il a en outre été observé que si le "retard" était maintenu dans le texte, la responsabilité du chargeur devrait être limitée dans une mesure raisonnable.

144. Selon l'avis contraire, le mot "retard" ne devrait pas être supprimé. Il a été dit que la responsabilité du chargeur et du transporteur pour retard était un aspect important du projet de convention. On a argué que la suppression de ce mot remettait en question la création d'une responsabilité de plein droit pour communication d'informations incorrectes, car de telles informations étaient la cause la plus fréquente du retard.

145. Selon une opinion, qui a bénéficié d'un certain soutien, le retard, bien que problématique, ne devait pas être trop rapidement écarté en tant que fondement de la responsabilité et il a été proposé de le traiter éventuellement comme une source distincte de responsabilité, qu'il soit causé par le chargeur ou par le transporteur. Il a été noté que la perte due à un retard pouvait non seulement être énorme, comme cela était indiqué plus haut, mais avoir également des causes multiples.

146. Il a été rappelé au Groupe de travail que le "retard" était une des sources de responsabilité du transporteur dans le projet de convention et il a été dit que, si cette source de responsabilité était supprimée pour le chargeur, il fallait revoir en conséquence la responsabilité du transporteur. Il a été expliqué qu'il ne s'agissait pas simplement d'établir un équilibre entre les droits et les obligations du chargeur et du transporteur dans le projet de convention mais qu'il ne serait pas équitable de tenir le transporteur responsable d'un retard qu'il n'avait peut-être pas causé lui-même et pour lequel il ne pouvait demander réparation au chargeur, qui lui était responsable. Ce point de vue a été appuyé.

#### *Limitation de la responsabilité*

147. Il a été proposé, et cette proposition a bénéficié d'un certain soutien, de limiter la responsabilité du chargeur, si le "retard" devait être retenu dans le projet

d'article 31, étant donné la responsabilité étendue et potentiellement non assurable que ce dernier pouvait encourir. Il a également été suggéré de limiter en tout état de cause la responsabilité du chargeur pour les pertes indirectes, car, par exemple, celui-ci pouvait être amené à assumer une responsabilité étendue mais probablement assurable pour les dommages causés au navire. On a cependant souligné qu'il serait difficile de trouver un moyen raisonnable de fixer cette limite de responsabilité. De l'avis général, cette limite devait être suffisamment élevée pour inciter assez fortement le chargeur à fournir au transporteur des informations exactes mais également prévisible et suffisamment faible pour que la responsabilité potentielle soit assurable. Il a été estimé que les termes de la variante B du paragraphe 2 de l'article 31, à savoir "[le chargeur] doit indemniser le transporteur" ou une référence à la valeur des marchandises du chargeur pourraient constituer un bon point de départ pour des discussions ultérieures sur la question.

#### *Responsabilité sans faute*

148. Le Groupe de travail a ensuite examiné la question de savoir quelles obligations du chargeur devaient être soumises à un régime de responsabilité sans faute, tel celui prévu au paragraphe 2 du projet d'article 31. Selon un avis généralement appuyé, le chargeur devait être tenu responsable de plein droit de l'exactitude des informations fournies par lui au transporteur conformément à l'alinéa c) de l'article 30, à moins que l'inexactitude n'ait été causée par le transporteur. On a aussi suggéré l'élaboration d'une disposition distincte pour cette responsabilité allant dans le sens du traitement spécial accordé aux marchandises dangereuses dans le projet d'article 33. Cette idée a été appuyée car, a-t-on dit, une telle disposition clarifierait la structure du chapitre et permettrait de supprimer l'alinéa c) du projet d'article 30 et le paragraphe 2 du projet d'article 31. En outre, il a été estimé – et cet avis a bénéficié d'un certain soutien – que la responsabilité sans faute devait se limiter à l'exactitude des informations effectivement fournies par le chargeur pour être insérées dans les documents de transport. Il a par ailleurs été observé que la responsabilité sans faute ne devait pas être étendue aux erreurs de jugement de la part du chargeur concernant la nécessité des informations demandées et que l'intégration de l'alinéa b) du projet d'article 30 au régime de responsabilité sans faute dépendrait du contenu des textes après leur reformulation.

149. On a soutenu l'idée selon laquelle, si l'on élaborait des dispositions distinctes pour la responsabilité du chargeur fondée, d'une part, sur la faute et, d'autre part, sur l'absence de faute, une disposition telle que le projet d'article 29 aurait moins lieu d'être et le Groupe de travail pourrait envisager de la supprimer. À cette idée, il a été objecté qu'il serait peut-être néanmoins préférable d'inclure une obligation explicite pour le transporteur de fournir au chargeur les informations nécessaires sur le voyage prévu, de sorte que ce dernier puisse s'acquitter de ses obligations en vertu du projet d'article 28.

150. Il a aussi été déclaré qu'outre la fourniture d'informations inexactes au transporteur et la question des marchandises dangereuses, une troisième catégorie exigeait une responsabilité sans faute du chargeur. Cette catégorie, a-t-on dit, concernait la sécurité et devait s'appliquer aux marchandises interdites en raison de leur lien potentiel avec des armes de destruction massive ou des utilisations analogues. Il a été dit qu'en pareilles situations, le transporteur s'exposait à des pertes et à des peines importantes en cas de manquement de la part du chargeur et

que, dans de telles circonstances, ce dernier devait être tenu responsable de plein droit. Cette proposition a suscité un certain intérêt, mais on a aussi émis l'avis contraire, selon lequel la responsabilité sans faute ne devait pas s'appliquer au transport de marchandises extrêmement dangereuses, de marchandises militaires ou d'autres marchandises apparentées.

*Paragraphe 3 du projet d'article 31*

151. Il a été proposé de conserver le libellé du projet de paragraphe 3, mais d'ajouter à la fin de la phrase le texte ci-après: "dans la mesure où ils sont chacun responsables de cette perte ou ce dommage. Lorsque l'étendue de la faute commise par chacun ne peut être déterminée, chaque partie répond de la moitié de la perte ou du dommage". À l'encontre de cette proposition, on a fermement soutenu l'idée de supprimer le paragraphe 3, car le Groupe de travail était convenu que le projet d'article 31 devait se concentrer sur la relation contractuelle entre le chargeur et le transporteur et qu'un projet d'article sur les causes concurrentes serait inséré ailleurs dans le projet de convention pour traiter la répartition de la responsabilité entre le transporteur et le chargeur dans les cas où des causes multiples étaient à l'origine de la perte.

*Propositions rédactionnelles générales*

152. Pour l'élaboration du texte révisé destiné à remplacer le projet d'article 31, il a été proposé qu'on s'inspire des libellés figurant au paragraphe 26 du document A/CN.9/WG.III/WP.55 et des paragraphes 1 et 2 (variante B) du projet d'article 31 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, ainsi que de l'approche suivie à l'article 12 des Règles de Hambourg et, de façon générale, de l'article 4-3 des Règles de La Haye-Visby. Des propositions plus précises ont aussi été faites, telles que la suppression de la référence à des éléments d'information "complets et fournis en temps utile" dans la variante B du paragraphe 2 de sorte que la disposition suive de plus près les dispositions des Règles de Hambourg et les Règles de La Haye-Visby. On a également proposé le nouveau libellé suivant pour remédier à certains problèmes dans le premier paragraphe: "Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage résultant du non-respect des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 28 et de l'alinéa a) de l'article 30 sauf si" suivi du reste du projet de paragraphe; il a toutefois été dit que ce libellé risquait de maintenir le renversement du fardeau de la preuve à l'encontre du chargeur.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 31*

153. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait adapter le titre et le libellé du projet d'article 31 de façon à montrer qu'il porte sur les relations dans le cadre du contrat de transport;
- Qu'il faudrait adopter un régime fondé sur la faute en tant que régime général établissant la responsabilité du chargeur pour le non-respect des obligations qui lui incombent en vertu des projets d'articles 28 et 30;
- Qu'une responsabilité sans faute devrait peser sur le chargeur pour les marchandises dangereuses dans le cadre du projet d'article 33 (voir ci-dessous) et en cas de fourniture d'informations inexacts en violation de l'article 30 c);

- Que la nouvelle formulation du projet d'article 31 devrait s'inspirer des versions figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et au paragraphe 26 du document A/CN.9/WG.III/WP.55, ainsi que du régime prévu par les Règles de Hambourg et des avis exprimés plus haut par le Groupe de travail;
- Que le mot "injury" devrait être supprimé de la nouvelle version du projet d'article 31-1;
- Que, pour reformuler le projet d'article 31, il faudrait prendre en considération les avis émis sur la suppression du "retard" comme fondement de la responsabilité à la fois du transporteur et du chargeur, ainsi que la possibilité de limiter la responsabilité du chargeur; et
- Que, dans la nouvelle version du projet d'article 31, il faudrait tenir compte des discussions du Groupe de travail à propos du projet d'article 29 et apporter les ajustements nécessaires pour assurer la cohérence, y compris en supprimant ou en révisant éventuellement le projet d'article 29.

### **Projet d'article 32. Fausse déclaration grave du chargeur**

#### *Débat général*

154. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 32 à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 149 à 153).

155. On a indiqué que le projet d'article 32, relatif aux fausses déclarations déterminantes faites sciemment par le chargeur sur la nature ou la valeur des marchandises, s'inspirait de l'article 4-5 h) des Règles de La Haye-Visby. Il a été observé que cette disposition posait problème, car elle n'exigeait aucun lien de causalité entre la fausse déclaration du chargeur et la perte, le dommage ou le retard. En outre, pensait-on, l'obligation posée dans ce projet de disposition était déjà suffisamment traitée dans le projet d'article 17 relatif à la responsabilité du transporteur. Selon un avis contraire, le paragraphe 3 du projet d'article 17 portait sur les cas d'omission, mais non sur les fausses déclarations déterminantes, et le projet d'article 32 était utile à cet égard.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 32*

156. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le projet d'article 32 devrait être supprimé du projet de convention.

### **Projet d'article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses**

#### *Débat général*

157. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 29 à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 138 à 148).

### *Paragraphe 1*

#### *Définition des marchandises dangereuses*

158. Il a été estimé, et cet avis a été appuyé, que les instruments existant en matière de transport maritime ne contenaient pas de définition des marchandises dangereuses, et que la définition générale donnée au paragraphe 1 constituait un bon point de départ pour les discussions. Selon un autre point de vue, cette définition générale devrait plutôt faire référence à d'autres instruments internationaux régissant les marchandises dangereuses, comme le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ou la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS). Il a été objecté qu'une référence à d'autres instruments, tels que ceux mentionnés, aurait un inconvénient, à savoir que les définitions fournies par ces derniers avaient été créées dans l'intérêt général, qu'elles étaient extrêmement techniques et qu'elles risquaient de devenir rapidement obsolètes. Il a été proposé qu'une définition des marchandises dangereuses précise aussi si les cargaisons illicites, par exemple de contrebande, relèveraient de cette catégorie.

#### *“deviennent” et “risquent selon toute vraisemblance de présenter”*

159. On a estimé que le paragraphe 1 du projet d'article 33 ne traitait pas de manière satisfaisante les cas où les marchandises étaient sans danger au moment de leur expédition et développaient par la suite des propriétés dangereuses. Il a donc été proposé d'insérer le mot “deviennent” avant “ou risquent selon toute vraisemblance de présenter”, de façon à tenir compte de ces cas. On s'est toutefois demandé quelles incidences aurait cet ajout sur les obligations de marquage, d'étiquetage et d'information imposées au chargeur dans les paragraphes 2 et 3. Par ailleurs, la proposition de supprimer les mots “risquent selon toute vraisemblance de présenter” n'a pas été appuyée, car ces mots ont été jugés utiles à la définition générale.

#### *“danger illicite ou inacceptable pour l'environnement”*

160. Il a été proposé, et cette proposition a été appuyée, que les mots “ou un danger illicite ou inacceptable” soient supprimés du paragraphe 1 du projet d'article 33 car ils n'apportaient rien à la signification des termes “danger pour l'environnement”. Il a aussi été fait observer que les mêmes changements devraient être apportés à la variante A du projet d'article 15, dont le libellé était similaire.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1 du projet d'article 33*

161. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait ajouter entre crochets le mot “deviennent” avant “ou risquent selon toute vraisemblance de présenter” pour examen plus avant; et
- Qu'il faudrait supprimer les mots “ou un danger illicite ou inacceptable”.

*Paragraphe 2*

162. Il a été indiqué que le paragraphe 2 du projet d'article 33 créait une responsabilité de plein droit en ce qui concerne l'obligation faite au chargeur d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément aux règles, règlements ou autres exigences des autorités s'appliquant à n'importe quelle étape du transport prévu. Selon un avis, étant donné le poids énorme de cette responsabilité, il fallait limiter la disposition de sorte qu'elle ne vise que les cas où le chargeur ne se conformait pas aux règlements impératifs régissant le marquage ou l'étiquetage. Il a aussi été proposé d'ajouter l'emballage aux obligations imposées au chargeur dans ce projet de paragraphe. Il a en outre été suggéré que ce paragraphe n'impose pas de responsabilité de plein droit au chargeur lorsque le transporteur avait connaissance de la dangerosité des marchandises. La proposition d'insérer, dans ce paragraphe, un libellé approprié inspiré du paragraphe 3 de l'article 13 des Règles de Hambourg pour traiter des cas où le transporteur n'avait pas connaissance d'un tel fait a été appuyée.

*Le transport prévu*

163. Il a par ailleurs été indiqué que, comme les projets d'articles 28 et 29 (voir ci-dessus, par. 124), la disposition pouvait imposer des contraintes excessives au chargeur, qui pouvait ignorer l'itinéraire effectif des marchandises et risquait d'avoir des difficultés à déterminer l'ensemble des règlements applicables, en particulier les "exigences des autorités", qui pourraient ne pas être publiées. On a émis l'idée qu'il serait peut-être souhaitable de demander au transporteur de fournir les informations nécessaires au chargeur afin de permettre à ce dernier de s'acquitter de ses obligations au titre du paragraphe 2.

*Propositions de modification du texte*

164. Selon un avis, le projet de disposition pourrait être remplacé par l'article 13-1 des Règles de Hambourg, mais des doutes ont été émis quant à l'adéquation du texte dans le contexte moderne du transport des marchandises dangereuses.

165. On a appuyé la suggestion de supprimer la référence à la partie exécutante, dans la mesure où le Groupe de travail était convenu que le projet de chapitre 8 du projet de convention devrait se concentrer sur la relation contractuelle entre le chargeur et le transporteur. On a également appuyé la suggestion selon laquelle il faudrait, au projet de paragraphe 2, modifier les références au "retard" et à la "perte", par souci de cohérence avec la modification correspondante au projet d'article 31. On a indiqué que les mots "directement ou indirectement" pouvaient interférer avec les questions de causalité et devraient être supprimés. Cette proposition a été soutenue.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 33*

166. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait supprimer la référence aux parties exécutantes de la disposition;
- Que les mots "directement ou indirectement" devaient être supprimés;

- Que la disposition devrait être révisée, de manière à traiter les mots “retard” et “perte” de la même manière dans ce paragraphe et au projet d’article 31; et
- Qu’il faudrait envisager d’ajouter une référence au fait que le transporteur n’a pas connaissance de la dangerosité des marchandises.

### *Paragraphe 3*

#### *Responsabilité sans faute pour défaut d’information du transporteur*

167. Il a été indiqué que le paragraphe 3 du projet d’article 33 établissait la responsabilité sans faute du chargeur pour manquement à son obligation d’informer le transporteur de la dangerosité des marchandises rapidement avant leur remise à ce dernier. On a proposé qu’étant donné la rigueur des règles de la responsabilité sans faute, cette obligation soit limitée au défaut d’observation par le chargeur des règlements impératifs.

#### *“de l’expédition”*

168. Il a été indiqué que l’obligation du chargeur énoncée au paragraphe 3 du projet d’article 33 était semblable à celle établie par l’article 13-2 a) des Règles de Hambourg. On a proposé de remplacer les mots “de l’expédition” par “du défaut d’information”, car on a estimé que l’étendue possible de la responsabilité sans faute était excessive si elle était liée à toutes les pertes découlant de l’expédition, et non limitée à celles qui étaient attribuables au défaut d’information. Il a toutefois été expliqué qu’un texte semblable figurait dans les Règles de Hambourg, et que l’on considérerait que la possibilité d’être tenu responsable de toutes les pertes liées à l’expédition illustre de manière satisfaisante le fait que cette obligation était essentielle. À cela on a répondu que le régime de responsabilité sans faute pour défaut d’information était déjà une incitation suffisante pour le chargeur et que le projet de convention ne devait pas contenir de règles de sanction. On a émis l’idée qu’une solution de compromis possible serait peut-être d’exiger ici un lien de causalité entre les marchandises dangereuses et la perte.

#### *Propositions de modification du texte*

169. À titre d’observation générale, il a été proposé de supprimer de cette disposition les mentions de la partie exécutante et les termes “directement ou indirectement” pour les mêmes raisons indiquées ci-dessus pour le paragraphe 2 du projet d’article 33. Il a été proposé aussi de modifier les mots “retard” et “perte” de la même manière qu’au paragraphe 2 et qu’au projet d’article 31.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 3 du projet d’article 33*

170. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Qu’il faudrait supprimer les mots “directement ou indirectement”, comme au paragraphe 2;
- Que la disposition devrait être revue, de manière à traiter les mots “retard” et “perte” de la même manière aux paragraphes 2 et 3 du projet d’article 33 et au projet d’article 31;

- Qu’il faudrait placer les mots “de l’expédition” entre crochets pour les examiner plus avant;
- Que les mots “du défaut d’information” devraient être ajoutés entre crochets après les mots “de l’expédition” pour les examiner plus avant.

### **Projet d’article 34. Acceptation des droits et obligations du chargeur**

#### *Débat général*

171. Il a été rappelé au Groupe de travail qu’il avait examiné pour la dernière fois le projet d’article 34 à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 154 à 158).

172. Il a été indiqué que le projet d’article 34 visait à traiter la situation du vendeur franco bord désigné comme chargeur dans le document de transport, et l’acceptation par ce chargeur documentaire des droits et obligations du chargeur contractuel par l’acceptation ou la réception du document de transport. On a appuyé l’avis selon lequel le chargeur documentaire devrait être obligé d’accepter cette identité avant de pouvoir être tenu responsable, et il a été suggéré de conserver le mot “accepte” et de supprimer les crochets ainsi que les autres termes possibles, car le mot “accepte” était celui qui correspondait le mieux à la condition voulue. Il a été suggéré aussi d’insérer, après le mot “accepte”, le membre de phrase “que son nom apparaisse sur le document de transport ou l’enregistrement électronique concernant le transport comme étant le chargeur”, afin de réduire la marge d’interprétation du projet de disposition. Cette suggestion a été appuyée elle aussi, bien que certains aient exprimé la crainte que l’obligation d’acceptation par le chargeur documentaire n’entraîne des abus dans des situations où une partie essaierait de se soustraire à sa responsabilité en refusant d’accepter le document.

173. Il a été suggéré aussi de limiter l’application du projet d’article 34 aux cas où le transporteur ne connaissait pas l’identité du chargeur contractuel. On s’est demandé, en réponse, si cette situation était fréquente dans la pratique, et on a fait observer que le projet d’article 37 b) exigeait que l’instruction du chargeur contractuel indique une personne autre que lui dans le document de transport.

174. La proposition selon laquelle le projet d’article 34 devrait indiquer clairement que la disposition n’exonérait pas le chargeur contractuel de ses obligations, comme cela était dit au paragraphe 2 du projet d’article 34 figurant au paragraphe 39 du document A/CN.9/WG.III/WP.55, a été soutenue. On a également appuyé une proposition visant à insérer le texte “est soumise aux responsabilités et obligations” qui figure entre crochets dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 et à supprimer lesdits crochets. Il y a eu accord sur le fait que le texte tel qu’il apparaissait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.55 reflétait ces modifications et devrait être inclus dans le projet de convention.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 34*

175. À l’issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du projet d’article 34 figurant au paragraphe 39 du document A/CN.9/WG.III/WP.55 devrait être inséré dans le projet de convention;



- Que le membre de phrase “reçoit le document de transport ou l’enregistrement électronique”, au paragraphe 1 du projet d’article 34 du texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.55, devrait être remplacé par “accepte que son nom apparaisse sur le document de transport ou l’enregistrement électronique concernant le transport comme étant le chargeur”.

### **Projet d’article 35. Responsabilité du chargeur du fait d’autrui**

#### *Débat général*

176. Il a été rappelé au Groupe de travail qu’il avait examiné pour la dernière fois le projet d’article 35 à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 159 à 161).

177. Il a été rappelé que le projet d’article 35 visait à établir pour le chargeur des dispositions parallèles à celles qui étaient énoncées au projet d’article 19 relatif à la responsabilité du transporteur pour ses mandataires, employés et préposés. L’avis a toutefois été émis que ces dispositions risquaient de donner lieu à des problèmes d’interprétation de diverses dispositions du projet de convention où, comme par exemple au paragraphe 3 i) du projet d’article 17, il était fait référence au “chargeur ou toute personne mentionnée à l’article 35, la partie contrôlante ou le destinataire”. On a fait observer que cette formulation pouvait être interprétée comme incluant les employés et mandataires du chargeur, mais pas ceux de la partie contrôlante ou du destinataire. Contrairement au projet d’article 35, le projet d’article 19, pour les employés et mandataires du transporteur, était une disposition fondamentale du projet de convention et ne posait pas les mêmes problèmes d’interprétation, car le transporteur était rarement mentionné dans la même phrase que les autres parties, ce qui évitait de créer une confusion. Étant donné cette difficulté, il a été suggéré de supprimer l’article 35.

178. Un soutien général a toutefois été exprimé en faveur de l’inclusion d’une disposition telle que le projet d’article 35, malgré les difficultés possibles d’interprétation dues à son utilisation actuelle dans le projet d’instrument. On a fait observer en outre que si l’on envisageait d’inclure dans le projet d’instrument une disposition sur la limitation de la responsabilité du chargeur, une disposition telle que le projet d’article 35 serait importante pour inclure les mandataires, employés et préposés qui bénéficieraient de cette limitation. La proposition d’inclure dans le projet de convention la variante du texte figurant au paragraphe 41 du document A/CN.9/WG.III/WP.55, au motif qu’elle exprimait plus clairement les mêmes principes que le texte contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, a été appuyée.

179. On a avancé que les mots “du côté du transporteur”, au paragraphe 2 du projet d’article 35, dans le document A/CN.9/WG.III/WP.55, étaient inutiles, du fait que le terme “partie exécutante” était défini dans le projet de convention comme une personne agissant au nom du transporteur. On a fait observer en outre qu’il serait peut-être nécessaire d’examiner plus avant le projet d’article 35 à la lumière du paragraphe 2 du projet d’article 14, lorsque, en vertu de clauses “franco chargement et déchargement (cargaison arrimée)” (FIO(S)), le transporteur confiait l’exécution de certaines de ses obligations au chargeur et ne devrait pas être tenu responsable des actes des employés ou mandataires du chargeur dans l’exécution de ces obligations.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 35*

180. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du projet d'article 35 figurant au paragraphe 41 du document A/CN.9/WG.III/WP.55 devrait être inséré dans le projet de convention;
- Que le secrétariat devrait être prié de vérifier et d'harmoniser les références au projet d'article 35 dans d'autres articles du projet de convention;
- Que le titre de l'article devrait être révisé, dans un souci d'uniformité entre les différentes langues.

**Projet d'article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur**

*Débat général*

181. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 36 à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 162 à 164), lorsqu'il avait décidé de supprimer le projet de chapitre 9 du projet de convention relatif au fret, mais de conserver le projet d'article 36 pour l'examiner plus avant.

182. On a appuyé le projet d'article 36, qui invaliderait les clauses de cessation de responsabilité dans lesquelles la responsabilité du chargeur cesserait lors d'un certain événement. Il a également été indiqué que ce projet d'article était lié au paragraphe 2 du projet d'article 94 du projet de convention, qui annulait toute disposition excluant ou limitant les obligations du chargeur, et que toute décision concernant ce paragraphe aurait des répercussions sur les délibérations du Groupe de travail relatives au projet d'article 36. Il a toutefois été dit aussi que le projet d'article 36 était lié au paragraphe 2 du projet d'article 94, mais en était distinct, du moins dans la mesure où il traitait du paiement du fret.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 36*

183. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Qu'il faudrait supprimer les crochets entourant le projet d'article 36 et conserver le texte de ce dernier; et
- Qu'il faudrait réexaminer le projet d'article 36 à la lumière de la décision qui serait prise au sujet du paragraphe 2 du projet d'article 94.

**Projet d'article 18. Responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions**

*Débat général*

184. Le Groupe de travail est passé ensuite à l'examen du projet d'article 18, qui était étroitement lié aux obligations du chargeur et, en particulier, au projet d'article 29. Il lui a été rappelé qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 18 à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 138 à 148).

185. La suppression du projet d'article 18, indépendamment du sort du projet d'article 29, a été généralement appuyée. On a indiqué que le projet d'article 18

risquait d'être une source de confusion en ce qui concerne le point de savoir s'il visait ou non à créer une cause distincte d'action en plus du projet d'article 17, ainsi qu'en ce qui concerne son articulation avec le paragraphe 4 du projet d'article 17 sur les causes concurrentes de responsabilité. On a dit aussi que puisqu'un régime de responsabilité fondée sur la faute s'appliquait au projet d'article 29, et qu'une violation de cette obligation qui était une cause de perte, de dommage ou de retard serait couverte par le projet d'article 17 du projet de convention, le projet d'article 18 était jugé superflu.

186. L'avis contraire, à savoir que le projet d'article 18 devrait être conservé pour maintenir l'équilibre contractuel entre les parties au contrat de transport, a été exprimé. Quelques délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient renvoyer l'examen du projet d'article 18 à une session ultérieure du Groupe de travail, en attendant des consultations.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 18*

187. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le projet d'article 18 devrait être placé entre crochets pour décision finale à la prochaine session, en attendant les instructions de quelques délégations, mais qu'il ne faudrait pas rouvrir le débat sur la question.

### **Livraison des marchandises – Chapitre 10, ainsi que projets d'article 11 (Durée de la responsabilité du transporteur) et 14-2**

#### *Débat général*

188. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet de chapitre 10 à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 62 à 99) et la durée de la responsabilité du transporteur ainsi que le projet d'article 14-2 à sa neuvième session (voir A/CN.9/510, par. 39, 40 et 43).

189. Il a été dit au Groupe de travail que le document A/CN.9/WG.III/WP.57 avait été préparé en vue de faciliter ses débats sur la livraison des marchandises, la durée de la responsabilité du transporteur et les aspects du projet d'article 14-2 relatifs à cette durée. Ce document a servi de base à des consultations informelles sur ces questions.

#### **Projet d'article 11. Durée de la responsabilité du transporteur**

##### *Débat général*

190. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois la durée de la responsabilité du transporteur et le projet d'article 14-2 concernant les clauses FIO(S) à sa neuvième session (voir A/CN.9/510, par. 39, 40 et 43). Le Groupe de travail a examiné le texte de ces dispositions tel qu'il figure aux annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

191. Il a été dit au Groupe de travail que, dans leurs réponses au questionnaire informel du document A/CN.9/WG.III/WP.57, la plupart des délégations avaient approuvé l'approche générale des paragraphes 1, 2 et 4 du projet d'article 11.

*Paragraphe 1 du projet d'article 11*

192. Le Groupe de travail s'est dit globalement satisfait du texte et de l'approche du paragraphe 1 du projet d'article 11. D'une manière générale, il a été observé qu'il faudrait veiller à employer une terminologie cohérente tout au long du projet de convention, notamment pour les termes "lieu de livraison", "moment et lieu de livraison", "lieu de réception" et d'autres termes apparentés. On a proposé de supprimer les mots "au destinataire" à la fin du paragraphe car ils étaient inutiles et risquaient de prêter à confusion puisque le transporteur livrait parfois les marchandises, non pas au destinataire, mais à une autorité, comme une autorité portuaire. Cette proposition a reçu un certain appui. Toutefois, il a été objecté que la suppression de ces mots pouvait poser problème car le projet d'article 13 faisait de la livraison au destinataire une obligation fondamentale du transporteur, et il a été suggéré que des situations particulières, comme la livraison à des autorités ou à des personnes autres que le destinataire, soient prévues aux paragraphes 3 et 5 du projet d'article 11. L'idée de conserver le texte du paragraphe 1 tel quel et d'examiner dans le cadre du paragraphe 5 la question des parties, autres que le destinataire, auxquelles le transporteur pourrait livrer les marchandises a été soutenue.

193. Il a été observé que le projet d'article 46, relatif à l'obligation pour le transporteur de prendre soin des marchandises laissées sous sa garde, pouvait être considéré comme lié au projet de paragraphe 1, et la question a été posée de savoir si ce dernier devrait être subordonné aux projets d'articles 12 et 46. Il a été répondu que le projet de convention était structuré de telle manière que le projet d'article 11 concernait la durée de la responsabilité du transporteur dans le cadre du contrat de transport. Il a été noté que, à l'inverse, le projet d'article 46 traitait de la période précédant le moment où le transporteur était en mesure d'effectuer la livraison mais où il n'assumait plus aucune responsabilité au titre du contrat de transport. Il a été suggéré que cette distinction soit établie plus clairement et qu'elle soit discutée plus avant lorsque le Groupe de travail examinera le projet d'article 46.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1 du projet d'article 11*

194. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du paragraphe 1 du projet d'article 11 serait conservé, mais qu'il ne trancherait la question de supprimer ou non les mots "au destinataire" qu'après son examen du paragraphe 5 de cet article.

*Paragraphe 2 du projet d'article 11*

195. Le Groupe de travail s'est déclaré globalement satisfait du paragraphe 2 du projet d'article 11. Il a été proposé d'apporter quelques modifications rédactionnelles mineures pour clarifier ce paragraphe, comme l'inclusion des mots "par le transporteur" après "le moment et le lieu de réception des marchandises" dans la deuxième phrase.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 11*

196. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du paragraphe 2 du projet d'article 11 devrait être conservé, mais que le secrétariat devrait envisager d'y apporter des modifications détaillées d'ordre rédactionnel afin de clarifier ce paragraphe.

*Paragraphe 4 du projet d'article 11*

197. Il a été fait observer que les paragraphes 2 et 4 du projet d'article 11 énonçaient tous deux des règles supplétives pour déterminer le moment et le lieu respectivement, de la réception et de la livraison des marchandises, mais que leur deuxième phrase différait. Alors que la deuxième phrase du paragraphe 2 indiquait à quel moment précis intervenait la réception, la deuxième phrase du paragraphe 4, a-t-on fait observer, ne mentionnait pas avec le même degré de précision quand avait lieu la livraison. Il a été estimé, et cet avis a bénéficié d'un certain soutien, que le paragraphe 4 devrait être libellé de manière à indiquer le moment de la livraison aussi précisément que le paragraphe 2 indiquait le moment de la réception.

198. Il a en outre été noté que le paragraphe 2 et le paragraphe 4 différaient en ce que ce dernier ne mentionnait pas de lieu identifiable. Il a été proposé que ce paragraphe parle du lieu de déchargement "raisonnable". Cette proposition a reçu un certain appui. On s'est cependant demandé comment seraient décidés le moment et le lieu de livraison des marchandises si celles-ci étaient déchargées en un lieu déraisonnable ou si cette décision serait laissée à l'appréciation d'un tribunal. On a aussi fait remarquer que si cette proposition était adoptée, il n'y aurait aucune règle supplétive concernant le moment et le lieu de la livraison lorsque les marchandises étaient livrées en un lieu déraisonnable.

199. Pour expliquer les différences entre les paragraphes 2 et 4 du projet d'article 11, il a été indiqué que, dans le transport de port à port, la totalité des marchandises étaient rarement remises en une seule fois et qu'il s'écoulait habituellement un laps de temps entre la remise effective des marchandises au transporteur et leur chargement. Il a été estimé que, dans ces circonstances, on pouvait raisonnablement s'attendre à ce que ce laps de temps soit compris dans la durée de responsabilité du transporteur. Il a en outre été expliqué qu'il serait rarement nécessaire, dans le cas du transport de port à port, d'appliquer la règle supplétive prévue dans la deuxième phrase du paragraphe 4, car la plupart des ports avaient leurs coutumes ou leurs pratiques mais que, dans ces circonstances exceptionnelles, il était décidé d'appliquer la règle selon laquelle la responsabilité cessait au moment et au lieu où le transport prenait fin.

200. On a émis l'avis, qui a été appuyé, que le secrétariat devrait être prié de réviser le texte du paragraphe 4 du projet d'article 11 pour tenir compte des remarques faites au sein du Groupe de travail et pour l'aligner sur les paragraphes 1 et 2. Il a cependant été souligné que, lors de cette révision, il faudrait tenir compte de l'interprétation qui pouvait être donnée à la dernière phrase de ce paragraphe 4, à savoir que les marchandises étaient livrées au moment et au lieu où elles étaient extraites du conteneur.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 4 du projet d'article 11*

201. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du paragraphe 4 du projet d'article 11 devrait être conservé, mais que le secrétariat devrait envisager d'y apporter des modifications pour l'aligner sur le reste du projet d'article et examiner en outre s'il faudrait exiger que le lieu de la livraison soit "raisonnable".

*Paragraphes 3 et 5 du projet d'article 11*

202. Le Groupe de travail s'est déclaré satisfait dans l'ensemble du texte et de l'approche des paragraphes 3 et 5 du projet d'article 11. Il a été proposé de rendre plus claire la fin du paragraphe 5 en utilisant une formule telle que: "le moment et le lieu de cette remise sont ceux de la livraison des marchandises", mais on a estimé qu'une formulation générale aboutirait au même résultat. En outre, on a considéré que la suppression proposée des mots "au destinataire" au paragraphe 1 du même projet d'article (voir ci-dessus, par. 192) n'était plus nécessaire compte tenu des modifications à envisager pour les paragraphes 2 et 4.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les paragraphes 3 et 5 du projet d'article 11*

203. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- que le texte des paragraphes 3 et 5 du projet d'article 11 serait conservé, avec tous ajustements rédactionnels nécessaires pour améliorer la précision et la cohérence.

*Paragraphe 6 du projet d'article 11 et paragraphe 2 du projet d'article 14: clauses FIO(S)*

204. Il a été fait remarquer que le paragraphe 6 du projet d'article 11 et le paragraphe 2 du projet d'article 14 devaient en principe s'appliquer conjointement afin de régler le problème des clauses FIO(S) qui, dans certains États, déterminaient la durée de la responsabilité du transporteur. Selon un avis, qui a été appuyé, le paragraphe 6 ne serait pas acceptable si le paragraphe 2 du projet d'article 14 était supprimé mais que les deux dispositions lues conjointement énonçaient une règle acceptable pour ces clauses. Il a été expliqué que ces dispositions avaient pour effet combiné d'établir clairement les responsabilités du chargeur et du transporteur qui décidaient d'un commun accord que le chargement, l'arrimage et le déchargement des marchandises seraient effectués par le premier. Dans ce cas, le chargeur serait responsable de toute perte qu'il causerait en ne s'acquittant pas effectivement de ces obligations et le transporteur resterait tenu d'autres obligations durant le chargement et le déchargement, par exemple celle de prendre soin des marchandises, car la durée de la responsabilité de ce dernier serait régie par le contrat de transport.

205. Il a en outre été fait observer que le texte actuel du paragraphe 2 du projet d'article 14 limitait les obligations que le transporteur pouvait transférer contractuellement au chargeur ou à d'autres parties à celles qu'il énumérait. On a par ailleurs jugé le paragraphe 6 du projet d'article 11 utile car il indiquait clairement que le chargement et le déchargement se déroulaient pendant la durée de la responsabilité du transporteur.

206. Il a été noté que les clauses FIO(S) étaient le plus souvent utilisées dans les services de transport non régulier, qui ne tombaient pas sous l'empire du projet de convention, mais que ce dernier pourrait s'appliquer aux contrats de transport dans ce type de services par le jeu du projet d'article 10. On a exprimé la crainte que la prise en considération de ces clauses dans le projet de convention n'entraîne leur expansion dans les services de transport régulier et ne les rende encore plus susceptibles d'abus. Il a été rétorqué que les réalités commerciales rendaient ce risque improbable. Dans ce contexte, on a proposé que, dans le texte, le recours aux clauses FIO(S) soit limité au transport non régulier. On a par ailleurs exprimé la crainte que l'application du paragraphe 6 du projet d'article 11 et du paragraphe 2 du projet d'article 14 limite la liberté contractuelle dont disposaient actuellement les parties concernant les clauses FIO(S) dans le transport non régulier, en particulier pour la répartition des risques. Face à cette possibilité, il a été proposé que la clause FIO(S) définisse la durée de la responsabilité du transporteur.

207. Quelques modifications d'ordre rédactionnel ont été proposées. Il a d'abord été proposé d'insérer, après "seront exécutés par le chargeur [...] ou le destinataire", les mots "et relèveront de sa responsabilité" dans la première phrase du paragraphe 2 du projet d'article 14. Il a ensuite été proposé d'ajouter l'adjectif "initial" après "chargement" et l'adjectif "final" après "déchargement" dans ce paragraphe 2 afin de l'aligner sur le paragraphe 6 du projet d'article 11 et d'exclure les ports intermédiaires. En réponse à ces propositions, on a insisté sur le fait que le débat actuel devait se concentrer sur la solution générale de compromis recherchée par le jeu combiné du paragraphe 6 du projet d'article 11 et du paragraphe 2 du projet d'article 14 au problème des clauses FIO(S). Il a été proposé par conséquent – proposition qui a été appuyée – de supprimer les crochets entourant le paragraphe 2 du projet d'article 14 et de conserver le texte pour la suite des débats. Il a en outre été indiqué que, si le Groupe de travail approuvait l'approche retenue dans les paragraphes 6 et 2 en question, les crochets entourant les mots "[effectivement réalisé]" au sous-alinéa i) du paragraphe 3 du projet d'article 17 devraient être supprimés et le texte conservé. On a estimé que cette dernière modification rendrait inutile la proposition faite plus haut d'ajouter au paragraphe 2 du projet d'article 14 les mots "et relèveront de sa responsabilité".

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 6 du projet d'article 11*

208. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du paragraphe 6 du projet d'article 11 devrait être conservé;
- Que les crochets entourant le paragraphe 2 du projet d'article 14 et le sous-alinéa i) du paragraphe 3 du projet d'article 17 devraient être supprimés et le texte conservé; et
- Que le secrétariat devrait envisager d'apporter les modifications nécessaires pour assurer la cohérence entre ce paragraphe et le reste du projet d'article ainsi que des améliorations d'ordre rédactionnel plus générales.

**Projet d'article 46. Obligation de prendre livraison***Débat général*

209. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 46 sur l'obligation de prendre livraison à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 65 à 72). Le texte du projet d'article 46 examiné par le Groupe de travail était celui des annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

210. À titre d'observation générale, on s'est interrogé sur les conséquences du manquement par le destinataire à son obligation de prendre livraison en vertu du projet d'article 46. On a fait valoir qu'un tel manquement ne devrait pas automatiquement déclencher une action en dommages-intérêts. Il a été répondu que le manquement à l'obligation de prendre livraison relevait de la catégorie des droits et des obligations généraux du chargeur et du transporteur, dont le projet de convention ne traitait pas spécifiquement, et que ses conséquences dépendraient donc du droit national. D'une manière générale, on a également fait observer que ce projet d'article devait être soigneusement harmonisé avec les dispositions sur le droit de contrôle puisqu'on avait estimé que l'obligation du destinataire de prendre livraison devait coïncider avec le transfert de ce droit. À cela il a été rétorqué que l'obligation du destinataire de prendre livraison ne devait pas dépendre d'un transfert de droits, car il s'agissait d'une question pratique qui devrait être régie par le projet de convention. Il a, en outre, été indiqué que le contenu du projet d'article 46 était utile et devait être conservé, mais qu'il faudrait faire preuve de prudence si l'on incluait des dispositions régissant la période postérieure à la livraison car celle-ci sortait du champ d'application de la convention et du contrat de transport.

*Première phrase: l'obligation du destinataire*

211. Le point de vue selon lequel l'obligation du destinataire de prendre livraison devrait être conditionnelle a été largement appuyé car il a été estimé qu'il devait y avoir une action ou une manifestation de volonté de la part du destinataire pour déclencher son obligation de prendre livraison. Certains ont été d'avis que, à cette fin, le mieux était de garder le texte entre crochets de la première phrase du projet d'article 46 et de supprimer ces crochets. Toutefois, on a craint que le fait d'exiger du destinataire qu'il "exerce ses droits en vertu du contrat de transport" ne soit trop général et peu clair et il a été proposé que la condition exprime une acceptation implicite ou explicite du destinataire d'être le destinataire. Il a été répondu que le texte entre crochets était la condition appropriée à laquelle devait être soumise l'obligation du destinataire de prendre livraison, car il a été reconnu que l'obligation devait s'étendre à ceux qui avaient accepté, à la fois explicitement et implicitement, d'être le destinataire, mais il a été estimé que la notion d'"acceptation" était une condition trop restreinte à cet effet. Il a été dit que, par exemple, conformément au droit international de la vente, si le destinataire échantillonnait les marchandises, il exercerait des droits en vertu du contrat de transport et aurait l'obligation de prendre livraison des marchandises des mains du transporteur. Toutefois, des doutes ont subsisté sur le point de savoir si le texte entre crochets était la meilleure manière d'indiquer le consentement implicite nécessaire au déclenchement de l'obligation du destinataire, et il a également été dit que, même si elles avaient une certaine vertu clarificatrice, les conditions énoncées au paragraphe 3 du projet d'article 62



convenaient mieux pour définir ce qui n'était pas un consentement implicite plutôt que ce qui l'était.

212. Selon d'autres avis, l'obligation du destinataire de prendre livraison devrait être inconditionnelle et le texte entre crochets dans la première phrase du projet d'article 46 devrait être supprimé. On a estimé que, si le texte entre crochets n'était pas supprimé, le destinataire pouvait choisir de ne pas exercer l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport et se soustraire ainsi à l'obligation de prendre livraison des marchandises. On a fait observer qu'un tel résultat serait déloyal vis-à-vis d'un transporteur ayant rempli les termes du contrat de transport et qu'il était, de plus, nécessaire d'éviter une aggravation du problème des marchandises non réclamées.

213. Il a de plus été noté que le projet d'article 46 faisait référence à l'obligation du destinataire de prendre livraison des marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 11-4. Il a cependant été observé que le texte actuel ne disait pas si le destinataire était également tenu d'accepter les marchandises lorsqu'elles arrivaient en retard.

214. On a aussi proposé que le destinataire reçoive notification de l'arrivée des marchandises à destination. L'idée d'introduire une obligation juridique de notification au destinataire n'a pas été jugée souhaitable, car l'envoi d'un avis de mise à disposition était déjà une pratique courante du secteur dans l'intérêt du transporteur et du destinataire, et de tels avis ne semblaient pas poser de problèmes juridiques. On a estimé qu'une telle obligation juridique risquait d'engendrer des lourdeurs administratives inutiles et présenter des difficultés en matière de preuve. Il a également été noté que dans la pratique actuelle, il était facile de localiser électroniquement des marchandises.

*Deuxième phrase: degré de diligence du transporteur*

215. On a fait observer que la deuxième phrase du projet d'article 46 visait à indiquer le degré de diligence et la responsabilité du transporteur pour les marchandises laissées sous sa garde en cas de manquement du destinataire à son obligation de prendre livraison. On a appuyé dans l'ensemble l'avis selon lequel cette deuxième phrase devrait être considérée à la lumière du projet d'article 51 concernant les droits du transporteur lorsque les marchandises n'étaient pas livrables ainsi que du projet d'article 53 relatif à la responsabilité du transporteur en cas de marchandises non livrables, et pourrait peut-être être déplacée du projet d'article 46 pour être combinée avec le projet d'article 53.

216. On s'est déclaré favorable dans l'ensemble au maintien de la teneur de la deuxième phrase sur le degré de diligence. Il a toutefois été dit que le degré de diligence exigé du transporteur et la responsabilité découlant d'un manquement en la matière, tels qu'ils étaient énoncés dans la deuxième phrase du projet d'article 46, étaient insuffisants, mais selon d'autres avis le degré de diligence était acceptable. Il a été dit aussi que la question du degré de diligence du transporteur, dans cette deuxième phrase, se posait en dehors du contrat de transport et que, dans certains pays, cela donnait lieu au concept de "mandat par nécessité", qui imposait une obligation de diligence "raisonnable" à un mandataire, mais que le degré de diligence indiqué ici était supérieur à cette obligation. Selon une autre suggestion, il faudrait adopter un degré de diligence intermédiaire, comme il en existait dans

certaines systèmes juridiques nationaux, en vertu duquel le transporteur devrait être tenu de traiter les marchandises comme s'il s'agissait des siennes.

217. Selon d'autres points de vue, le degré de diligence du transporteur indiqué dans la deuxième phrase était trop faible compte tenu du fait que les raisons pour lesquelles le destinataire ne prenait pas livraison pouvaient être diverses et échapper à son contrôle. Il a été dit aussi que si l'on ne parvenait pas à s'entendre sur un degré de diligence approprié, et si la phrase était supprimée, il risquait de ne pas suffire de laisser la question au droit national, et il pourrait être nécessaire d'inclure une disposition expresse indiquant que le degré de diligence était régi par la loi applicable.

218. À l'appui de la suppression de la totalité du projet d'article 46, on a fait valoir que puisque le projet de convention contenait déjà des règles adéquates concernant le droit de contrôle et les droits du transporteur dans de telles circonstances, il serait préférable de supprimer ce projet d'article plutôt que de laisser subsister une incertitude sur le point de savoir si un manquement du destinataire à l'obligation de prendre livraison donnerait lieu à des dommages-intérêts. Il a été répondu que l'obligation pour le destinataire de prendre livraison des marchandises était une obligation importante qui devait être explicite, et le point de vue selon lequel il faudrait pour ce motif conserver le projet d'article 46 a été soutenu.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 46*

219. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte du projet d'article 46 devrait être conservé et se voir apporter tous ajustements rédactionnels nécessaires, en particulier après l'examen des projets d'articles 51 et 53.

**Projet d'article 47. Obligation d'accuser réception**

*Débat général*

220. Le Groupe de travail est convenu que l'article 47 tel qu'il figurait dans les annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56 devrait être adopté, sous réserve d'améliorations sur le plan rédactionnel.

*Considérations supplémentaires concernant le projet d'article 47*

221. Selon un avis, il faudrait indiquer expressément dans le projet d'instrument les conséquences d'un manquement à l'obligation d'accuser réception, car on pouvait considérer qu'il s'agissait là d'un manquement du transporteur à l'obligation énoncée au projet d'article 13 de livrer les marchandises conformément au contrat de transport. Il a été dit qu'un autre aspect de cette question, soulevé en vue de son examen futur par le Groupe de travail, était que le projet d'instrument devrait comporter une disposition sur le droit du transporteur de conserver les marchandises dans les cas où le destinataire ne remplissait pas son obligation de fournir un document d'identification approprié ou ne payait pas le fret, car on considérait que le système actuel de recours au droit national ou l'utilisation d'une clause de rétention dans le contrat de transport n'étaient pas satisfaisants. Cette proposition a été appuyée.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 47*

222. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le projet d'article 47 devrait être adopté, sous réserve d'améliorations rédactionnelles; et
- Qu'il faudrait envisager la rédaction d'une disposition comme proposé au paragraphe 221 ci-dessus.

**Projet d'article 48. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport n'est émis***Débat général*

223. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 48 à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 74 à 77). Il a étudié, pour ce projet d'article, le texte qui figurait dans les annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

224. Il a aussi été rappelé au Groupe de travail que le projet d'article 48 s'appliquait à la livraison lorsque aucun document de transport ou enregistrement électronique négociable n'était émis.

*Alinéa a) du projet d'article 48*

225. Il a été indiqué que l'objectif de l'alinéa a) du projet d'article 48 était que la partie contrôlante communique au transporteur le nom et l'adresse du destinataire si ceux-ci ne figuraient pas dans les données du contrat afin que le transporteur puisse livrer les marchandises. Il a été proposé, et cette proposition a été acceptée, de modifier le texte pour tenir compte de certaines réglementations internes qui exigeaient de la partie contrôlante qu'elle fournisse ces éléments d'information avant le moment indiqué dans le projet de convention. Il a par ailleurs été dit que le mot "thereof", dans la version anglaise, devrait être remplacé par les mots "name and address of consignee" pour que le texte soit plus clair. Selon un autre point de vue, l'alinéa a) devrait être supprimé car son contenu était, pensait-on, déjà traité dans le projet d'article 59.

*Alinéa b) du projet d'article 48*

226. Il a été noté que trois variantes étaient proposées pour l'alinéa b) du projet d'article 48. Un grand nombre de délégations se sont déclarées pour le maintien de la variante C. Il a été dit que cette variante ne considérerait pas l'identification du destinataire comme une condition préalable à la livraison des marchandises si bien que la livraison des marchandises par le transporteur au bon destinataire mais sans identification appropriée ne risquait pas malencontreusement d'être invalidée. On a ajouté que la variante C traduirait bien le principe selon lequel l'identification du destinataire était un droit du transporteur mais non une obligation. Il a en outre été constaté que cette variante aurait également pour effet souhaitable de laisser à la législation nationale le soin de régler les questions relatives à la falsification des documents. D'un autre côté, la variante A de l'alinéa b) a également bénéficié d'un certain soutien. On a argué que cette variante exprimait mieux l'obligation qui incombait au transporteur d'identifier le destinataire. Selon un autre avis encore, l'alinéa b) du projet d'article 48 devait être supprimé et son contenu traité dans le

projet d'article 47, lequel pouvait à cette fin faire référence à l'identification du destinataire.

227. Il a été proposé que la variante C de l'alinéa b) fasse référence, non pas au moment et au lieu de la livraison mentionnés au paragraphe 4 du projet d'article 11, mais au moment et au lieu de livraison convenus dans le contrat de transport, car, pensait-on, le paragraphe 4 du projet d'article 11 visait principalement à définir la durée de la responsabilité du transporteur. Il a été objecté qu'une telle modification risquait de créer des problèmes dans la pratique, puisque les contrats de transport stipulaient rarement la date de la livraison et il a été proposé que cette question soit examinée de plus près ou que toutes les références au moment de la livraison dans le projet d'instrument soient reconsidérées.

228. Il a été dit que la question des connaissements à personne dénommée, qui pouvait également se poser dans le cadre de l'alinéa b) du projet d'article 48, ferait l'objet d'une proposition future. Selon un premier point de vue, il valait mieux traiter ce type de connaissement à un niveau général dans le projet de chapitre consacré aux documents de transport.

#### *Alinéa c) du projet d'article 48*

229. On a fait observer que l'alinéa a) du projet d'article 48 ne mentionnait pas les conséquences de la non-communication par la partie contrôlante du nom et de l'adresse du destinataire. On a ajouté cependant qu'il valait mieux indiquer ces conséquences dans l'alinéa c) de ce projet d'article, en insérant le texte ci-après au début de l'alinéa: "Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas connus du transporteur ou". Il a en outre été proposé que l'on fasse référence dans cet alinéa à la notification adressée au destinataire par le transporteur, en insérant les mots "après avoir été avisé" après "si le destinataire".

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 48*

230. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que les suggestions faites pour améliorer la rédaction des alinéas a) et b) devraient être prises en considération;
- Que la variante C de l'alinéa b) du projet d'article 48 devrait être conservée dans le projet de convention; et
- Que les mots "si le destinataire" au début de l'alinéa c) du projet d'article 48 du projet de convention devraient être remplacés par "Si le nom ou l'adresse du destinataire ne sont pas connus du transporteur ou si le destinataire, après avoir été avisé,".

#### **Projet d'article 49. Livraison lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis**

##### *Débat général*

231. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné pour la dernière fois le projet d'article 49 à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 78 à 90). Le Groupe de travail a examiné le texte de cette disposition tel qu'il figurait aux annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56.

232. Il a été expliqué que le projet d'article 49 visait à réformer le système des documents de transport négociables dans le transport maritime, et plus particulièrement à éliminer les problèmes créés par les marchandises qui arrivaient au lieu de destination avant le connaissement. Certaines techniques avaient été développées dans la pratique pour régler ce problème, comme la remise des marchandises contre une lettre de garantie, mais ces solutions n'étaient pas jugées satisfaisantes. On a dit que le projet de disposition rétablirait la fonction initiale du connaissement et permettrait de trouver une solution aux problèmes liés aux connaissements remis tardivement.

233. Il a en outre été indiqué que le projet de disposition aurait un impact important sur les pratiques bancaires actuelles, notamment en réduisant la valeur des connaissements aux mains des banques intermédiaires et en affectant sérieusement le système actuel de crédit documentaire. Face à un tel impact sur le secteur bancaire, il faudrait peut-être, a-t-on estimé, apporter certaines modifications au projet d'article 49 pour en limiter la portée, en restreignant par exemple son application aux seuls connaissements qui contenaient une disposition expresse à cet effet. Bien que des réserves aient de nouveau été exprimées concernant l'application concrète de ce projet d'article, il a été observé que les changements qu'il apporterait étaient bien accueillis dans certaines branches du secteur bancaire, qui souhaitaient également des règles claires et prévisibles en la matière et que d'autres acteurs du secteur bancaire avaient émis des commentaires positifs au sujet du nouveau régime proposé. Le Groupe de travail s'est dit généralement favorable à l'idée de prendre le régime du projet d'article 49 comme base de discussion.

*Alinéa a) du projet d'article 49*

234. Il a été indiqué que l'alinéa a) du projet d'article 49 prévoyait que le porteur d'un document de transport négociable ou d'un enregistrement électronique négociable concernant le transport était en droit de demander livraison des marchandises contre remise de ce document ou de cet enregistrement. Il a été observé que cet alinéa pouvait avoir un impact sur le droit d'arrêter les marchandises en cours de transport et que la relation entre les deux méritait un examen plus approfondi. Il a été rétorqué que le droit d'arrêt était un moyen disponible dans le contrat de vente, mais que dans la pratique son exercice nécessitait la détention du connaissement, et que ceci empêchait tout conflit entre l'alinéa a) et ce droit d'arrêt. En réponse, il a été proposé que le projet de convention précise que ses dispositions étaient sans incidence sur le droit interne des biens et des faillites.

235. Il a été proposé de remplacer les mots "est en droit" à l'alinéa a) du projet d'article 49 par "est tenu" pour faire pendant à l'obligation imposée au destinataire dans le projet d'article 46 d'accepter la livraison.

*Alinéa b) du projet d'article 49*

236. Il a été indiqué que l'alinéa b) du projet d'article 49 traitait des situations où la marchandise était arrivée à destination mais où le porteur du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport n'en demandait pas livraison. Il a été expliqué que, dans un tel cas, le transporteur avait l'obligation d'aviser la partie contrôlante du fait que le porteur n'avait pas demandé la livraison mais que, lorsque cette partie ne pouvait être identifiée, il était

en droit de demander au chargeur des instructions concernant la livraison des marchandises.

237. Il a été suggéré que le projet de disposition précise mieux le degré de diligence exigé de la part du transporteur dans sa tentative d'identifier la partie contrôlante et qu'il soit modifié pour prendre en compte les situations dans lesquelles une personne qui n'était pas le porteur demandait livraison des marchandises. Une autre solution proposée était de supprimer les alinéas b) et c) du projet d'article 49 et de renvoyer le transporteur aux moyens prévus dans le projet d'article 51 pour les marchandises non livrables. Dans cette proposition, a-t-on dit, le porteur ne verrait pas son droit aux marchandises modifié et aurait droit au produit de la vente des marchandises conformément au projet d'article 51. Il a cependant été observé que les moyens prévus dans ce projet d'article existaient dans la pratique actuelle depuis quelque temps, mais que les problèmes mis en évidence avec les connaissements n'avaient pas été résolus.

238. En réponse à une question, il a été observé que l'exigence faite au transporteur de notifier à la partie contrôlante que le porteur ne s'était pas présenté était considérée comme une obligation s'imposant à lui. De plus, il a été dit que, au vu des pratiques commerciales, cette obligation n'était pas considérée comme lourde. Il a également été suggéré de mieux préciser que l'alinéa b) du projet d'article 49 concernait la situation où la marchandise était arrivée mais où il n'y avait pas d'intérêt à la réclamer, alors que l'alinéa d) de ce projet d'article concernait la situation où la livraison était possible mais où il n'y avait pas de connaissement et le projet d'article 51 une troisième situation où personne ne demandait livraison et où le transporteur pouvait disposer de la marchandise.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les alinéas a) et b) du projet d'article 49*

239. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:

- Que le texte de l'alinéa a) du projet d'article 49 devrait être conservé, en attendant qu'il examine le reste du projet d'article;
- Que le texte de l'alinéa b) du projet d'article 49 devrait être conservé pour l'examiner plus avant à la lumière des observations formulées ci-dessus; et
- Qu'il étudierait les alinéas c), d) et e) du projet d'article 49 lorsqu'il reprendrait son examen du projet de chapitre 10.

### III. Questions diverses

#### **Dates des dix-septième et dix-huitième sessions**

240. Le Groupe de travail a noté que sa dix-septième session était prévue à New York du 3 au 13 avril 2006. Il a pris note avec satisfaction de la décision de la Commission à sa trente-huitième session de lui allouer des sessions de deux semaines pour poursuivre ses travaux (voir A/60/17, par. 240).

241. Il a été noté que, sous réserve de l'approbation de la Commission à sa trente-neuvième session, la dix-huitième session du Groupe de travail se tiendrait à Vienne du 6 au 17 novembre 2006 (voir A/60/17, par. 241).

#### **Organisation des travaux futurs**

242. Afin de structurer la discussion sur les dispositions restantes du projet d'instrument, le Groupe de travail a adopté le programme provisoire ci-après des sujets à examiner, dans l'ordre indiqué, pour terminer sa deuxième lecture et commencer sa troisième lecture du projet:

*Dix-septième session (New York, 3-13 avril 2006):*

- Droit de contrôle;
- Transfert de droits;
- Livraison des marchandises (*suite*);
- Champ d'application et liberté contractuelle;
- Obligations du chargeur; et
- Documents de transport.

*Dix-huitième session (Vienne, 6-17 novembre 2006, sous réserve d'approbation):*

- Questions éventuellement laissées en suspens à la dix-septième session;
- Droits d'action et délai pour agir;
- Limitation de la responsabilité, ainsi que projet d'article 104 sur la modification des limites;
- Clauses finales; et
- Compétence et arbitrage.

243. Eu égard à la complexité des sujets prévus au programme de la dix-septième session du Groupe de travail, certaines délégations ont suggéré qu'un séminaire d'étude soit organisé pour aider les délégations à préparer cette session. On a aussi proposé que ce séminaire se tienne éventuellement à Londres les 23 et 24 janvier 2006. Bien que, a-t-on souligné, le séminaire ne soit pas organisé ou parrainé par la CNUDCI, des efforts seraient faits pour permettre des interventions en anglais et en français. Toutes les délégations intéressées ont été invitées à y participer et le secrétariat a été prié de fournir les informations pertinentes sur le site Web de la CNUDCI.

244. Les délégations ont noté l'importance de comprendre les incidences du régime des contrats de tonnage sur des chargeurs peu importants ou inexpérimentés. Il a été indiqué que, si l'on admettait que le concept de contrat de tonnage représentait un compromis dans le projet de convention, cette notion juridique n'était pas largement connue dans tous les pays et il a donc été estimé que toutes les délégations n'étaient pas en mesure d'apprécier pleinement les incidences du traitement des contrats de tonnage dans le projet. En vue d'accélérer encore l'élaboration du projet de convention, de nombreuses délégations ont soutenu l'idée de préparer un document explicatif sur le traitement des contrats de tonnage dans le projet pour illustrer plus

en détail leurs implications juridiques et pratiques. On a aussi proposé d'inviter le Comité maritime international (CMI) à contribuer à l'élaboration de ce document, du fait de ses compétences techniques très spécialisées, et le CMI s'est déclaré prêt à fournir son aide en la matière.

---