



# Assemblée générale

Distr.: Générale  
24 avril 2006

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

### 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] .....	9-233	5
Droit de contrôle – Chapitre 11 .....	9-71	5
Projet d'article 54. Définition du droit de contrôle .....	10-16	5
Projet d'article 55. Modification du contrat de transport .....	17-22	7
Projet d'article 56. Règles applicables en fonction du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport émis .....	23-45	9
Projet d'article 57. Exécution de l'instruction par le transporteur .....	46-58	14
Projet d'article 58. Marchandises réputées livrées .....	59	17
Projet d'article 59. Obligation de fournir des informations, instructions ou documents au transporteur .....	60-64	17
Projet d'article 60. Dérogation conventionnelle .....	65-67	19
Réexamen du projet d'article 56-1 d) et solution de compromis proposée .....	68-71	20
Questions de fond qu'il est envisagé de traiter dans le projet de convention .....	72-76	21
Transfert de droits – Chapitre 12 .....	77-78	22
Livraison au destinataire – Chapitre 10 ( <i>suite</i> ) .....	79-120	23



	Projet d'article 49. Livraison lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable concernant le transport est émis . . . . .	80-89	23
	Projet d'article 50. Instructions insuffisantes . . . . .	90-93	25
	Projet d'article 51. Marchandises non livrables . . . . .	94-101	25
	Projet d'article 52. Avis d'arrivée à destination . . . . .	102-106	28
	Projet d'article 53. Responsabilité du transporteur en cas de marchandises non livrables . . . . .	107-113	29
	Droit de rétention . . . . .	114-117	31
	Responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de manquement à des obligations prévues dans la Convention pour laquelle aucune disposition n'est encore prévue . . . . .	118-120	32
	Champ d'application, liberté contractuelle et dispositions connexes . . . . .	121-172	32
	Projet d'article 8. Champ d'application général . . . . .	123-128	33
	Projet d'article 9. Exclusions et inclusions particulières . . . . .	129-133	35
	Projet d'article 10. Application à certaines parties . . . . .	134-140	36
	Projet d'article 20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes . . . . .	141-145	38
	Projet d'article 94 relatif à la validité de certaines clauses contractuelles . . . . .	146-153	38
	Projet d'article 95. Règles spéciales pour les contrats de tonnage . . . . .	154-170	40
	Projet d'article 96. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises . . . . .	171-172	44
	Obligations du chargeur – Chapitre 8 . . . . .	173-207	44
	Projet d'article 29. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions . . . . .	175-186	45
	Projet d'article 30. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents . . . . .	187-194	48
	Projet d'article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses . . . . .	195-198	49
	Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur en cas de retard . . . . .	199-207	50
	Proposition sur les connaissements à personne dénommée . . . . .	208-215	54
	Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport – Chapitre 9 . . . . .	216-233	56
	Projet d'article 37. Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport . . . . .	218-224	56
	Projet d'article 38. Données du contrat . . . . .	225-233	59
III.	Questions diverses . . . . .	234-236	60
	Dates des dix-huitième, dix-neuvième et vingtième sessions . . . . .	234	60
	Planification des travaux futurs . . . . .	235-236	60

## Introduction

1. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission a créé le Groupe de travail (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.60.

2. Le Groupe de travail III (droit des transports), qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa dix-septième session à New York du 3 au 13 avril 2006. Ont assisté à cette session des représentants des États membres suivants: Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bénin, Brésil, Canada, Chili, Chine, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, France, Gabon, Guatemala, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Jordanie, Kenya, Madagascar, Mexique, Nigéria, Ouganda, Pakistan, République de Corée, République tchèque, Singapour, Sri Lanka, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie, Venezuela (République bolivarienne du) et Zimbabwe.

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Bulgarie, Chypre, Danemark, El Salvador, Finlande, Koweït, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, République démocratique du Congo, Saint-Siège, Sénégal et Ukraine.

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

a) **Organisations intergouvernementales invitées par la Commission:** Organisation juridique consultative pour les pays d'Asie et d'Afrique, Communauté européenne (CE);

b) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par la Commission:** Association of American Railroads (AAR), Conseil maritime baltique et international (BIMCO), Comité maritime international (CMI), European Shippers' Council (ESC), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, International Multimodal Transport Association (IMMTA) et Union internationale d'assurances transports.

5. Le Groupe de travail a élu le 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 et rectificatif (A/CN.9/WG.III/WP.60 et A/CN.9/WG.III/WP.60/Corr.1);

- b) Un document de la délégation norvégienne sur le droit de contrôle, présenté oralement, pour information, au Groupe de travail à sa quinzième session et publié pour sa seizième session (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1);
- c) Un document de la délégation suisse sur le transfert de droits, présenté oralement, pour information, au Groupe de travail à sa quinzième session et publié pour sa seizième session (A/CN.9/WG.III/WP.52);
- d) Un document sur la livraison publié pour sa seizième session mais dont l'examen n'a pas été achevé à cette session, présenté par la délégation néerlandaise (A/CN.9/WG.III/WP.57);
- e) Une proposition de la Finlande sur le champ d'application, la liberté contractuelle et les dispositions connexes (A/CN.9/WG.III/WP.61);
- f) Un document relatif aux documents de transport et aux enregistrements électroniques concernant le transport présenté pour information par la délégation des États-Unis d'Amérique (A/CN.9/WG.III/WP.62);
- g) Une proposition de la délégation suisse sur la livraison au destinataire et le droit de rétention du transporteur sur les marchandises (A/CN.9/WG.III/WP.63);
- h) Des observations du Conseil des chargeurs maritimes d'Europe relatives au projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (A/CN.9/WG.III/WP.64);
- i) Une proposition du Japon sur le champ d'application (A/CN.9/WG.III/WP.65);
- j) Un document sur les contrats de tonnage présenté par le Comité maritime international au Groupe de travail, pour information (A/CN.9/WG.III/WP.66);
- k) Une proposition de texte de la délégation suédoise relative aux obligations du chargeur (A/CN.9/WG.III/WP.67);
- l) Une proposition des Pays-Bas concernant les connaissements à personne dénommée (A/CN.9/WG.III/WP.68);
- m) Une proposition des États-Unis d'Amérique concernant les obligations du chargeur (A/CN.9/WG.III/WP.69); et
- n) Des propositions de la délégation italienne sur les documents de transport et les enregistrements électroniques concernant le transport, ainsi que le champ d'application, la liberté contractuelle et les dispositions connexes (A/CN.9/WG.III/WP.70).

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

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, notamment la proposition de la Finlande sur le champ d'application, la liberté contractuelle et les dispositions connexes (A/CN.9/WG.III/WP.61); la proposition de la Suisse concernant le droit de rétention du transporteur sur les marchandises (A/CN.9/WG.III/WP.63); la proposition du Japon sur le champ d'application (A/CN.9/WG.III/WP.65); la proposition de texte de la de la délégation suédoise relative aux obligations du chargeur (A/CN.9/WG.III/WP.67); la proposition des Pays-Bas concernant les connaissements à personne dénommée (A/CN.9/WG.III/WP.68); la proposition des États-Unis d'Amérique concernant les obligations du chargeur (A/CN.9/WG.III/WP.69) et les propositions de l'Italie sur les documents de transport et les enregistrements électroniques concernant le transport, ainsi que le champ d'application, la liberté contractuelle et les dispositions connexes (A/CN.9/WG.III/WP.70). Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée de plusieurs dispositions en tenant compte des délibérations et conclusions du Groupe de travail, dont il est rendu compte dans la section II ci-après.

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

### Droit de contrôle – Chapitre 11

9. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent de la question du droit de contrôle datait de sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 100 à 126) et qu'un document contenant des informations sur le sujet avait été présenté à sa seizième session par la Norvège (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1; voir A/CN.9/576, par. 211). Le Groupe de travail a fondé son examen des dispositions du chapitre 11 sur le texte figurant dans les annexes I et II du document A/CN.9/WG.III/WP.56 et sur le libellé proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1.

#### Projet d'article 54. Définition du droit de contrôle

##### *Projet d'article 54. Observations générales*

10. Le Groupe de travail a examiné le projet d'article 54 tel qu'il figurait au paragraphe 7 du document A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 et dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56. Il a été indiqué que le projet d'article dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 ne faisait pas de distinction claire entre, d'une part, le droit de la partie contrôlante de donner des instructions unilatéralement, et d'autre part, son droit de convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport. Il a également été rappelé au Groupe de travail que l'alinéa b) du projet d'article 54, selon lequel la partie contrôlante pouvait exiger la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination, avait déjà fait l'objet de

débats. Il a été indiqué en particulier que, de l'avis de certains, une telle exigence constituerait toujours une modification du contrat de transport et nécessiterait de ce fait l'accord des parties. D'autres en revanche, ont estimé que ce droit était unilatéral par nature et qu'il fallait le conserver car il était essentiel, par exemple, lorsque aucun enregistrement négociable concernant le transport n'avait été émis et que des établissements de crédit devaient s'assurer le contrôle des marchandises, à l'encontre d'un acheteur défaillant.

11. Un soutien général a été exprimé en faveur de la présentation adoptée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, à savoir que les dispositions sur le droit de contrôle pouvant être exercé unilatéralement par la partie contrôlante figuraient dans le projet d'article 54, tandis que celles sur le droit de contrôle exigeant une modification du contrat de transport, et donc le consentement du transporteur, étaient traitées séparément dans le projet d'article 55.

12. On s'est déclaré favorable au maintien du mot "désigne" et à la suppression du verbe "est", qui figuraient entre crochets dans le chapeau du projet d'article 54.

*La partie contrôlante en tant que seule personne pouvant exercer le droit de contrôle*

13. Il a été observé que le début du projet d'article 55, selon lequel "la partie contrôlante est la seule personne pouvant exercer le droit de contrôle" énonçait une règle générale sur le droit de contrôle qui devrait s'appliquer également au projet d'article 54. Selon un avis, ces mots devaient être transférés du projet d'article 55 au chapeau du projet d'article 54. Selon un autre point de vue, toutefois, il fallait faire preuve de prudence dans la rédaction pour veiller à ce que cette règle générale s'applique également à la modification du contrat de transport prévue au projet d'article 55. On est généralement convenu qu'il faudrait modifier le libellé des projets d'articles 54 et 55 de façon à assurer l'application générale de la règle selon laquelle la partie contrôlante était la seule personne pouvant exercer le droit de contrôle. Il a aussi été dit qu'une disposition distincte s'appliquant à ces deux projets d'articles pouvait être envisagée.

*Alinéa b) du projet de paragraphe 54. Livraison de marchandises dans un port intermédiaire ou lieu en cours de trajet*

14. Selon un avis, l'exigence de livraison des marchandises dans un port intermédiaire ou lieu en cours de trajet constituerait toujours une modification des termes initiaux du contrat de transport et imposerait une charge considérable au transporteur, car cela gênerait presque toujours les activités normales du transporteur et le droit en tant que tel serait contraire aux garanties prévues dans le projet d'article 57. Il a donc été proposé de supprimer l'alinéa b) du projet d'article 54. Cependant, selon l'avis qui a prévalu dans le Groupe de travail, il fallait conserver le principe énoncé dans cet alinéa, car il importait, pensait-on, de donner à la partie contrôlante un moyen efficace d'exercer son droit de contrôle, notamment face à un acheteur potentiellement insolvable.

15. On s'est déclaré favorable au maintien du deuxième segment de texte figurant entre crochets à l'alinéa b) et à la suppression du premier. On a estimé que la partie contrôlante devait uniquement avoir le droit d'exiger du transporteur qu'il livre les marchandises dans des ports intermédiaires ou des lieux en cours de trajet. Il a aussi

été dit que le fait de permettre à la partie contrôlante d'exiger la livraison dans d'autres ports ou d'autres lieux imposerait au transporteur une obligation déraisonnable de déroutement aux conséquences économiques potentiellement graves. À cet égard, il a été dit que la référence à un "port intermédiaire ou lieu en cours de trajet" ne suffisait pas à protéger le transporteur contre le risque d'un déroutement découlant des exigences de la partie contrôlante et que ce projet de disposition devrait être davantage précisé afin qu'il soit clair que la partie contrôlante ne pourrait exiger la livraison anticipée que dans un port d'escale prévu sur le trajet en question. On s'est en outre inquiété de ce que l'exigence de livraison dans un port ou lieu autre que celui initialement prévu risquait d'exposer le transporteur à des frais supplémentaires, du fait par exemple du déchargement d'un conteneur arrimé à fond de cale, et qu'en tout état de cause, il faudrait rembourser à ce dernier toutes dépenses additionnelles résultant d'une livraison anticipée. Cependant, il a aussi été indiqué que ces questions pouvaient être traitées par le projet d'article 57, notamment par les dispositions relatives au fait de ne pas gêner les activités normales du transporteur et au remboursement des dépenses additionnelles.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 54*

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

- Qu'il faudrait conserver le projet d'article 54, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, comme base pour ses délibérations futures;
- Qu'il faudrait ôter les crochets entourant le mot "désigne" et supprimer le mot "est" dans le chapeau du projet d'article 54;
- Que le principe selon lequel la partie contrôlante est la seule personne pouvant exercer le droit de contrôle devait être inséré dans le chapeau du projet d'article 54;
- Qu'il faudrait supprimer le premier segment de texte entre crochets ainsi que les crochets entourant le deuxième segment à l'alinéa b) du projet d'article 54;
- Qu'il faudrait remplacer les mots "dans un port intermédiaire" par les mots "dans un port d'escale prévu" à l'alinéa b) du projet d'article 54; et
- Que le secrétariat devrait préparer une nouvelle version du projet d'article 54 en tenant compte des délibérations ci-dessus.

#### **Projet d'article 55. Modification du contrat de transport**

##### *Traitement séparé dans le projet d'article 55 de la modification du contrat de transport*

17. Comme noté plus haut au paragraphe 11, le Groupe de travail a généralement approuvé la structure du projet d'article 55 tel qu'il était contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, car il prévoyait un traitement séparé de l'exercice du droit de contrôle si celui-ci entraînait une modification du contrat de transport. Bien que la création d'une disposition distincte concernant l'exercice du droit de contrôle entraînant une modification du contrat de transport constitue une mesure positive, on s'est inquiété de ce que les alinéas b) et c) du projet d'article 54 pourraient également être considérés comme des modifications du contrat de transport et on a

estimé que de nouvelles modifications au texte des projets d'article 54 et 55 pourraient être envisagées pour répondre à cette préoccupation. Il a également été indiqué que le titre du projet d'article 55 nécessitait peut-être un ajustement, en plus des modifications qui devraient être apportées aux définitions du "droit de contrôle" et de la "partie contrôlante" dans le projet d'article premier.

*Droits et obligations des parties au contrat de transport avant sa modification*

18. On s'est inquiété de ce que le texte du projet d'article 55 n'indiquait pas clairement quelle incidence une modification du contrat résultant de l'exercice du droit de contrôle aurait sur les droits et obligations des parties au contrat de transport préexistant. Selon un avis, le droit général des contrats permettrait de régler tout problème potentiel de manière adéquate. On a cependant suggéré qu'un texte spécifique soit inclus dans le projet d'article 55 pour empêcher qu'une modification du contrat de transport ne se répercute les droits et obligations des parties au contrat préexistant.

*Document de transport "[négociable]" ou enregistrement électronique "[négociable]" concernant le transport*

19. On a demandé s'il fallait inclure dans le texte du paragraphe 2 du projet d'article 55 une référence aux documents de transport "négociables" et aux enregistrements électroniques "négociables" concernant le transport en conservant le texte actuellement entre crochets. Il a été dit que la référence aux seuls documents et enregistrements électroniques "négociables" restreignait trop le champ d'application de la règle. Il a cependant été estimé aussi que la simple suppression de l'adjectif "négociable" qui figurait entre crochets risquerait de trop élargir la gamme de documents car l'expression "documents de transport" pourrait s'appliquer à un document prouvant que le transporteur a reçu les marchandises mais n'attestant pas un contrat de transport ou n'en contenant pas.

20. L'opinion contraire a également été exprimée dans le Groupe de travail, à savoir que des problèmes pratiques risquaient de se poser si la référence était élargie aux documents et enregistrements autres que "négociables" puisque la partie contrôlante devait être en possession de documents et d'enregistrements négociables pour pouvoir exercer son droit de contrôle mais que, dans le cas de documents et d'enregistrements non négociables, il était peu probable qu'elle les ait en sa possession ou en ait le contrôle. Il a également été noté que, puisque les documents et les enregistrements négociables avaient un caractère spécial en ce qu'ils constituaient une preuve péremptoire du contrat de transport, il était juridiquement nécessaire d'y inscrire les modifications, nécessité juridique qui n'existait pas pour les documents ou les enregistrements non négociables, dont les modifications pouvaient être régies par la pratique commerciale.

21. Il a également été estimé que dans le cas des documents ou des enregistrements non négociables, la partie contrôlante devrait être en droit de demander l'émission d'un nouveau document ou d'un nouvel enregistrement qui prenne en compte la modification du contrat de transport. Le Groupe de travail est convenu que l'adjectif "négociable" devrait être supprimé et que les changements apportés à cette disposition devraient tenir compte des préoccupations exprimées dans le paragraphe ci-dessus. Il est convenu en outre d'examiner comment cette disposition s'articulerait avec le projet d'article 56-2 c).



*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 55*

22. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:
- Que le secrétariat devrait être prié d'adapter le texte du projet d'article 55 en tenant compte des préoccupations générales exprimées au cours du débat, telles qu'elles sont présentées dans les paragraphes ci-dessus;
  - Qu'il faudrait indiquer clairement aussi bien dans le projet d'article 54 que dans le projet d'article 55 que l'exercice du droit de contrôle relève exclusivement de la partie contrôlante; et
  - Que l'adjectif "négociable" devrait être supprimé du paragraphe 2 du projet d'article, et que les autres changements apportés à cette disposition devraient tenir compte des préoccupations exprimées dans les paragraphes ci-dessus, notamment concernant son articulation avec le projet d'article 56-2 c).

**Projet d'article 56. Règles applicables en fonction du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport émis**

*Titre*

23. Le Groupe de travail est convenu que le titre du projet d'article 56 était trop compliqué et devait être modifié pour refléter de façon plus précise et plus succincte le contenu du projet de disposition. Il a été proposé à cet égard d'intituler celui-ci "Parties contrôlantes".

*Projet de paragraphe 1 a) – variantes entre crochets*

24. On a exprimé la crainte que le projet de paragraphe 1 a) ne protège pas suffisamment les intérêts du vendeur FOB lorsque le chargeur était la partie contrôlante et que le vendeur FOB était uniquement expéditeur et non chargeur. Il a été dit que la deuxième variante entre crochets apportait une réponse satisfaisante à cette crainte, du fait que le chargeur non seulement devrait aviser le transporteur que le vendeur FOB était la partie contrôlante, mais aussi qu'il serait probablement obligé de le faire en vertu du contrat de vente. L'avis a également été émis que la question soulevée serait examinée dans le contexte du chapitre sur les documents de transport, puisqu'elle avait trait aux documents ou enregistrements que l'expéditeur serait en droit de recevoir après avoir remis les marchandises au transporteur pour se protéger face à des acheteurs potentiellement insolubles.

25. On a appuyé l'avis exprimé au sein du Groupe de travail que la deuxième variante entre crochets dans le projet de paragraphe 1 a), "[désigne le destinataire ou une autre personne partie contrôlante]", était préférable à la première car elle était plus claire et rédigée de façon plus simple.

26. D'autres propositions visant à clarifier le texte ont été faites au Groupe de travail. Il a été suggéré que le projet de paragraphe 1 a) précise que le "contrat de transport" et non le "chargeur" devrait désigner la partie contrôlante. En réponse, on a fait observer que le changement proposé aboutirait probablement au même résultat que le texte actuel étant donné que le chargeur désignerait vraisemblablement la partie contrôlante dans le contrat de transport. Il a été suggéré, d'autre part, que les projets de paragraphes 1 a) et b) tiennent compte du fait que l'article 6 des Règles uniformes pour les lettres de transport maritime du Comité maritime international

permettrait au chargeur de transférer son droit de contrôle au destinataire et exigeait que l'exercice de cette possibilité soit mentionné sur la lettre de transport maritime ou un document similaire. Des doutes ont cependant été émis à propos de cette suggestion car, a-t-on estimé, la question de l'identité de la partie contrôlante n'avait d'importance que dans les relations entre le transporteur et les personnes ayant un droit sur les marchandises, et si des tiers, tels qu'une banque, était intéressée, les parties pouvaient les informer en conséquence.

*Projet de paragraphe 1 b) – variantes entre crochets*

27. Le Groupe de travail est convenu dans son ensemble que le texte figurant dans la première paire de crochets n'était pas satisfaisant, car il rendrait la disposition trop incertaine pour le transporteur en permettant soit à l'auteur soit au bénéficiaire du transfert du droit de contrôle d'aviser le transporteur de ce transfert. Bien que le texte figurant dans la deuxième paire de crochets ait bénéficié d'un certain soutien du fait qu'il tenait compte des pays dans lesquels le bénéficiaire était autorisé à aviser le transporteur du transfert, on s'est toutefois demandé si une telle solution serait suffisamment claire. On a dit qu'il serait plus facile au transporteur de vérifier que le transfert a été notifié par l'auteur, qui lui était généralement connu. Le Groupe de travail a exprimé une préférence pour la suppression des deux variantes entre crochets car le fait de permettre au bénéficiaire du transfert d'aviser le transporteur ne semblait pas protéger de façon satisfaisante tous les intérêts en jeu et n'apportait pas non plus suffisamment de clarté.

28. Il a également été proposé que le projet de paragraphe 1 b) précise que, si le transporteur n'était pas avisé du transfert de droit de contrôle, le transfert ne prendrait effet qu'à partir du moment où il aurait été notifié au transporteur par l'auteur.

*Paragraphe 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1*

29. Il a été suggéré que le projet de paragraphe 1 a) et b) soit remplacé par le texte figurant au paragraphe 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1. Bien que cette suggestion ait reçu un certain soutien, on s'est demandé si le texte en question couvrirait de manière satisfaisante la situation où la partie contrôlante devait transférer le droit de contrôle, notamment lorsque aucun document n'avait été émis. L'avis selon lequel le texte du paragraphe 11 pourrait remplacer le projet de paragraphe 1 a) a également eu quelques partisans, mais il n'a pas recueilli un appui suffisant dans le Groupe de travail.

*Projet de paragraphe 1 c) – “conformément à l'article 54”*

30. Le Groupe de travail est convenu, dans l'ensemble, que les mots “conformément à l'article 54” étaient superflus et pouvaient être supprimés.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 1 a), b) et c)*

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

- Que le secrétariat devrait être prié d'adapter le titre du projet d'article 56;

- Que la deuxième variante du projet de paragraphe 1 a) était préférable, mais que le secrétariat devrait être prié d’apporter les modifications rédactionnelles appropriées en tenant compte des avis exprimés au sein du Groupe de travail;
- Que les variantes entre crochets dans le projet de paragraphe 1 b) devraient être supprimées entièrement et que le secrétariat devrait être prié d’examiner si le transfert du droit de contrôle devrait seulement prendre effet une fois le transporteur avisé;
- Que les mots “conformément à l’article 54” dans le projet de paragraphe 1 c) devraient être supprimés.

*Projet de paragraphe 1 d) – fin ou transfert du droit de contrôle*

32. Il a été dit que le projet de paragraphe 1 d) portant sur la fin de droit de contrôle ou son transfert au destinataire était inutile et pouvait être supprimé du fait que le chapeau du projet d’article 54 limitait l’exercice de ce droit par la partie contrôlante à la durée de la responsabilité du transporteur définie au projet d’article 11-1. Certains se sont toutefois demandé s’il était opportun de supprimer cette disposition compte tenu des problèmes particuliers que pouvait poser le choix du moment auquel le droit de contrôle prenait fin.

33. Il a été observé que trois possibilités s’offraient au Groupe de travail concernant la fin du droit de contrôle ou son transfert au destinataire, chacune ayant des conséquences différentes. Selon la première, énoncée dans la première paire de crochets du projet de paragraphe 1 d), le droit de contrôle prenait fin lorsque les marchandises arrivaient à destination et que le destinataire en demandait la livraison. Selon la deuxième, énoncée dans la deuxième paire de crochets de cette même disposition, le droit de contrôle était transféré au destinataire lorsque les marchandises arrivaient à destination et que le destinataire en demandait la livraison. Il a été noté que ces deux options étaient conformes à la tradition de droit romano-germanique ainsi qu’à plusieurs conventions internationales en matière de transport, mais qu’elles avaient posé certains problèmes pratiques. Il existait, a-t-on dit, une troisième possibilité, énoncée au paragraphe 15 du document A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1, à savoir que le droit de contrôle prenait fin lorsque les marchandises avaient été livrées.

34. Selon un avis, le moment où prenait fin le droit de contrôle était déterminant pour le choix de l’approche optimale à adopter dans le projet de convention. Il a été dit que si le droit de contrôle n’était transféré au destinataire ou ne prenait fin qu’au dernier moment possible, par exemple lors de la remise effective, le transporteur pourrait se retrouver dans une situation extrêmement difficile car s’il avait déjà commencé le processus de livraison, il pouvait être particulièrement problématique pour lui de recevoir des instructions de dernière minute de la part de la partie contrôlante concernant des changements dans la livraison. Selon un autre point de vue, toutefois, le droit de contrôle ne devrait pas prendre fin ou être transféré trop tôt puisque l’instruction la plus fréquemment donnée par une partie contrôlante à un transporteur était de ne pas livrer la marchandise avant confirmation de paiement par le vendeur ou la partie contrôlante. Chacune de ces approches a été fortement soutenue au sein du Groupe de travail.

35. Plusieurs solutions possibles ont été suggérées pour résoudre cette question:

a) La disposition sur la fin du droit de contrôle dans le projet de paragraphe 1 d) pourrait être traitée comme une disposition non impérative soumise au projet d'article 60, bien qu'il ait été mis en doute que cette solution permette de régler le problème de manière adéquate;

b) Étant donné que le projet d'article 57 soumettait l'obligation du transporteur d'exécuter les instructions qu'il recevait de la partie contrôlante à certaines conditions, il a été estimé que le Groupe de travail serait probablement mieux à même de reconsidérer sa position concernant la fin du droit de contrôle quand il aurait examiné ce projet d'article. En outre, ce dernier offrait une protection suffisante au transporteur dans son obligation d'exécuter les instructions de la partie contrôlante, le projet de paragraphe 1 d) aurait moins d'importance et pourrait être supprimé;

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 1 d)*

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

- De conserver le projet de paragraphe 1 d) entre crochets pour l'étudier plus avant une fois qu'il aurait examiné le projet d'article 57 (voir ci-dessous, par. 68 à 71).

*Projets d'alinéas a) et b) du paragraphe 2 de l'article 56*

37. Il a été estimé que l'alinéa b) du projet de paragraphe 2, pouvait être supprimé comme étant redondant, il était en effet évident que d'après l'alinéa a), le porteur du document de transport était aussi la partie contrôlante et que, la personne à qui le document de transport était transféré devenant également le porteur, le droit de contrôle serait transmis en conséquence. Il a aussi été dit que la deuxième phrase de l'alinéa b) pouvait être insérée dans le projet d'article 61, qui prévoyait des règles sur le transfert de droits lorsqu'un document de transport négociable avait été émis.

*Projet de paragraphe 2 c) – texte entre crochets*

38. Il a été proposé de supprimer le texte figurant entre crochets à l'alinéa c) du projet de paragraphe 2. On a émis l'avis que cette disposition était redondante étant donné qu'aucune partie ne pouvait demander à d'autres de produire des documents qu'elle détenait déjà. Cet avis a été appuyé au sein du Groupe de travail.

*Projet de paragraphe 2 c) – “si celui-ci le demande”*

39. Il a été proposé que les mots “si celui-ci le demande” soient supprimés du projet de paragraphe 2 c). Il a été estimé que, lorsqu'un document de transport négociable avait été émis, le transporteur ne devait accepter des instructions données en vertu du droit de contrôle que de la part du porteur de ce document. À cet égard, il a été ajouté que le transporteur avait la possibilité de vérifier que le porteur était en mesure de produire les documents nécessaires pour confirmer son identité en tant que partie contrôlante et que, s'il n'exerçait pas cette possibilité, il en assumerait les risques. Toutefois, il a également été indiqué que la disposition devait aussi affirmer que l'exercice par ailleurs valable du droit de contrôle le restait même si le transporteur ne demandait pas au porteur de présenter de document.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet du paragraphe 2*

40. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:
- De conserver, comme base de ses futures délibérations, le texte du projet de paragraphe 2 de l'article 56 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, après suppression des mots "si celui-ci le demande" et du texte entre crochets de l'alinéa c);
  - De demander au secrétariat d'élaborer une nouvelle version du projet de paragraphe 2 de l'article 56 en tenant compte des délibérations ci-dessus, y compris de la possibilité de fusionner le contenu des projets d'alinéas a) et b).

*Projet de paragraphe 3*

41. Compte tenu de ses délibérations sur le projet de paragraphe 2 c), le Groupe de travail a décidé de conserver pour la suite du débat le texte du projet de paragraphe 3 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, après suppression des mots "si le transporteur le demande" à l'alinéa b).

*Projet de paragraphe 4*

42. En réponse à une question sur l'objet de ce paragraphe, il a été expliqué que le projet de disposition faisait pendant au paragraphe 1 du projet d'article 62, aux termes duquel un porteur qui n'est pas le chargeur et qui n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat uniquement du fait qu'il est porteur. Aussi a-t-on estimé qu'aucune responsabilité ne devait être imposée non plus à la personne transférant le droit de contrôle en raison de son statut de partie contrôlante si elle n'exerçait pas ce droit. On a toutefois fait observer que cette approche était difficilement conciliable avec celle adoptée dans le projet d'article 34 du chapitre sur les obligations du chargeur, où le porteur du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport qui était identifié comme "chargeur" dans les données du contrat était soumis aux responsabilités et obligations qui incombait au chargeur en vertu de ce chapitre. Il fallait donc clarifier le lien entre ce projet de disposition et le projet de paragraphe 4 de l'article 56.

43. Il a été proposé de remplacer dans le projet de paragraphe 4 de la version anglaise, le mot "liabilities" (responsabilités) par "obligations", car seules les obligations devaient être transférées avec le droit de contrôle, alors que toute responsabilité découlant de l'exercice de ce droit continuerait d'être assumée par la partie l'ayant encourue. Il a été répondu que "liability" était le mot qu'il convenait d'employer dans ce projet de paragraphe 4 étant donné son sens précis dans le projet d'article 34, auquel renvoyait ce projet de paragraphe. En outre, il a été indiqué que la modification proposée risquait de rendre le projet de disposition redondant puisque le projet d'article 62 prévoyait déjà que les obligations seraient transférées en même temps que le document.

44. Plusieurs autres propositions rédactionnelles ont été faites concernant le projet de paragraphe 4, dont la suppression pure et simple de la disposition ou sa reformulation en termes positifs – et non négatifs comme dans le texte actuel – pour indiquer quels aspects du droit de contrôle étaient transférés. Il a aussi été estimé

que l'examen du paragraphe 1 du projet d'article 62 pourrait aider le Groupe de travail à parvenir à une décision concernant le projet de paragraphe 4 de l'article 56.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 4*

45. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé que:
- Le texte du projet de paragraphe 4 devrait être mis entre crochets en attendant sa modification éventuelle par le secrétariat ou sa suppression, après examen plus approfondi des questions soulevées et du texte du paragraphe 1 du projet d'article 62.

**Projet d'article 57. Exécution de l'instruction par le transporteur**

*Projet de paragraphe 1 – Variante A ou B*

46. Selon un avis, il existait principalement deux grandes différences de fond entre les variantes A et B du projet de paragraphe 1, qui définissait les circonstances dans lesquelles le transporteur devait exécuter les instructions de la partie contrôlante. La première était que le projet de paragraphe 1 a) de la variante B indiquait que la partie donnant les instructions était fondée à exercer le droit de contrôle, et la seconde, plus importante, que le projet de paragraphe 1 c) de la variante A faisait référence aux dépenses additionnelles, pertes ou dommages auxquels le transporteur ou la partie exécutante s'exposait en exécutant les instructions données par la partie contrôlante. Il a été estimé que la protection accordée au transporteur par exemple dans le projet de paragraphe 1 c) de la variante A était importante et devait être conservée, mais qu'elle était peut-être suffisamment exprimée dans le projet de paragraphe 3 de l'article 57.

47. Bien que certains aient soutenu la variante A, qui autorisait expressément le transporteur à refuser d'exécuter des instructions entraînant une dépense additionnelle, une perte ou un dommage pour lui-même ou pour les personnes ayant des droits sur toute autre marchandise transportée pendant le même voyage, une nette préférence a été exprimée au sein du Groupe de travail pour la variante B du projet de paragraphe 1.

48. Après un examen détaillé de cette variante B, le Groupe de travail a décidé de supprimer la référence à la partie exécutante dans l'alinéa c), conformément à sa décision antérieure d'exclure les parties exécutantes des dispositions relatives au droit de contrôle. Il a en outre été suggéré de fusionner les alinéas b) et c), dont le contenu était considéré assez similaire. La crainte a été exprimée que les conditions souples des alinéas b) et c) ne soient pas interprétées de manière objective pour déterminer si le refus du transporteur d'exécuter les instructions était ou non raisonnable, ce à quoi on a répondu que le principe du projet de paragraphe 1 *bis* de la variante A pourrait être adopté dans la variante B. Il a toutefois été rétorqué que le critère du "caractère raisonnable" (exprimé par les mots "raisons de penser" dans le projet de paragraphe 1 *bis*) ne rendrait pas à lui seul l'interprétation des conditions des alinéas b) et c) plus objective. Il a été observé que le droit d'un transporteur de refuser d'exécuter des instructions obligerait en fin de compte à se prononcer sur le "caractère raisonnable" ou non du refus dans l'une ou l'autre variante suggérée pour le projet de paragraphe 1. De plus, on a suggéré que la question de la charge de la preuve en cas de refus du transporteur d'exécuter les instructions soit traitée dans le projet de paragraphe 4 de l'article 57.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 1*

49. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:
- Que le texte de la variante B du projet de paragraphe 1 était préférable à celui de la variante A; et
  - Que le secrétariat tiendrait compte des suggestions rédactionnelles visant à améliorer le texte (voir également par. 51 ci-dessous).

*Projet de paragraphe 2*

50. Il a été convenu au sein du Groupe de travail que, conformément à des décisions antérieures, il faudrait, dans le projet de paragraphe 2, supprimer les références à des personnes autres que la partie contrôlante et le transporteur. Cependant, il a été estimé, et cet avis a bénéficié d'un certain soutien, que cette modification risquait d'avoir pour effet d'empêcher le transporteur d'obtenir le remboursement des dommages-intérêts qu'il pourrait avoir à verser à d'autres chargeurs pour avoir perdu ou endommagé leurs marchandises en exécutant les instructions de la partie contrôlante. Suite à cette remarque, l'avis a été exprimé qu'il pourrait être nécessaire d'indiquer dans le projet de paragraphe 1 que le transporteur pouvait refuser l'exécution des instructions si l'exécution risquait de causer un dommage aux marchandises d'autres chargeurs, mais on a estimé qu'une solution plus appropriée serait de préciser dans le projet de paragraphe 2 que le transporteur était en droit de se faire rembourser tous dommages-intérêts qu'il était tenu de verser à des tiers.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 2*

51. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé:
- Qu'il faudrait supprimer du projet de paragraphe 2 la référence aux parties autres que la partie contrôlante et le transporteur;
  - Qu'il faudrait veiller à ce que le droit du transporteur de demander le remboursement des dommages-intérêts versés à d'autres chargeurs du fait de l'exécution des instructions soit maintenu dans le texte modifié; et
  - Que le secrétariat serait prié d'examiner s'il était nécessaire d'inclure dans le projet de paragraphe 1 une référence aux éventuels dommages causés aux marchandises d'autres chargeurs.

*Projet de paragraphe 3*

52. Le Groupe de travail est convenu dans l'ensemble qu'il faudrait supprimer la première phrase du projet de paragraphe 3, mais conserver le texte entre crochets et supprimer les crochets. Il a été indiqué que la suppression de la première phrase avait pour objet d'éviter une redondance, mais on a estimé que le contenu de cette phrase concernant le montant de la garantie à fournir par la partie contrôlante devait être conservé.

53. Des craintes ont été exprimées au sujet de l'intention de l'alinéa b) du projet de paragraphe 3 car on a considéré que le transporteur, en demandant la garantie, indiquait son intention d'exécuter l'instruction et qu'il n'était pas en droit de refuser d'exécuter les instructions au motif de dépenses, conformément à la variante B du

projet de paragraphe 1. Il a donc été proposé de supprimer cet alinéa b). Il y a cependant eu des partisans de l'avis contraire selon lequel cet alinéa restait utile du fait que le transporteur avait la possibilité de refuser d'exécuter des instructions qui gênaient ses activités normales, bien que le libellé puisse être précisé en ce sens. Il a été proposé de préciser aussi le droit implicite du transporteur de refuser d'exécuter les instructions si la partie contrôlante ne fournissait pas de garantie.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 3*

54. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé qu'il faudrait prier le secrétariat de modifier le texte de manière:

- À conserver le libellé entre crochets et supprimer les crochets;
- À supprimer la première phrase du projet de paragraphe, mais à maintenir le principe relatif au montant de la garantie à fournir dans une version révisée; et
- À préciser ou remplacer le libellé de l'alinéa b) pour indiquer que le transporteur peut refuser d'exécuter l'instruction si aucune garantie n'est fournie.

*Projet de paragraphe 4*

55. Il a été rappelé au Groupe de travail que la nature de la responsabilité du transporteur en cas d'inexécution des instructions de la partie contrôlante et les limites de cette responsabilité, ainsi que les questions de charge de la preuve, devaient être examinées dans le cadre du projet de paragraphe 4. L'avis a été exprimé que le texte du projet de paragraphe 4 proposé au paragraphe 20 du document A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 était meilleur que celui du projet de convention car il clarifiait le fondement et les limites de la responsabilité.

56. Pour préciser davantage les choses, il a été dit que la perte ou le dommage matériels découlant du non-respect des instructions par le transporteur seraient couverts par les dispositions générales du projet d'article 17 du projet de convention. Dans la mesure où il s'agissait de pertes matérielles, on a estimé que le projet de paragraphe 4 pourrait être supprimé pour laisser les règles générales sur la responsabilité s'appliquer. Il a cependant été noté que les pertes seraient probablement plus économiques que matérielles, par exemple dans le cas où les marchandises n'avaient pas été déchargées à un port d'escale régulier ou programmé intermédiaire et avaient de ce fait été vendues par la suite avec un bénéfice moindre. Il a été indiqué que le projet de paragraphe 4 ne traitait pas de manière adéquate le risque de perte économique et que sa suppression pour s'en remettre aux dispositions générales sur la responsabilité ne résoudrait pas non plus le problème. Le Groupe de travail a convenu dans son ensemble qu'en raison de l'extrême complexité des dispositions qui seraient nécessaires pour régir la perte économique, cette dernière devrait relever du droit national. Bien que certains aient été d'avis que la simple suppression du projet de paragraphe 4 permettrait de soumettre la question des pertes matérielles aux dispositions générales sur la responsabilité et ses limites et la question des pertes économiques au droit national, comme le Groupe de travail en avait l'intention, le point de vue selon lequel il faudrait élaborer, en vue d'un examen plus approfondi, des dispositions précisant cette intention a été soutenu. De plus, il a été estimé qu'il pourrait être nécessaire d'insérer à un autre endroit du projet de convention une disposition plus générale prévoyant que la perte



économique relèverait du droit national. Cette question a été laissée en suspens pour examen futur par le Groupe de travail.

57. Il y a eu quelques partisans de l'idée que si la question de la perte économique devait être régie par le droit national, celle de la limitation de la responsabilité pour cette perte devait l'être également. Le Groupe de travail a pris note de ce point de vue pour l'examiner ultérieurement.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 4*

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

- De supprimer le texte actuel du projet de paragraphe 4; et
- De prier le secrétariat d'élaborer un texte, pour examen par le Groupe de travail, indiquant que les pertes matérielles visées par cette disposition devraient être régies par les règles générales sur la responsabilité et les règles sur la limitation de cette dernière, et que les pertes économiques devraient être régies par le droit national.

**Projet d'article 58. Marchandises réputées livrées**

59. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond le projet d'article.

**Projet d'article 59. Obligation de fournir des informations, instructions ou documents au transporteur**

*Questions sur la portée et la nécessité du projet d'article 59*

60. Les questions suivantes ont été soulevées au sujet de la portée et de la nécessité du projet d'article:

a) La partie contrôlante n'avait peut-être pas nécessairement de droit acquis sur la cargaison et, de ce fait, n'était peut-être pas toujours la mieux placée pour donner au transporteur les informations requises;

b) Étant donné que la partie contrôlante n'avait pas besoin de donner son accord pour être désignée comme partie contrôlante, et qu'elle pouvait même ne pas avoir connaissance de sa désignation, il était injustifié de lui imposer le type d'obligations prévues dans le projet d'article;

c) Le projet d'article faisait référence non seulement aux informations, mais aussi aux "instructions ou documents", qui n'étaient pas nécessairement tous accessibles à la partie contrôlante;

d) Le lien entre les informations mentionnées dans le projet d'article et celles que le chargeur était déjà obligé de fournir en vertu du projet d'article 30 a) n'était pas clair;

e) Il n'était peut-être pas souhaitable, dans la deuxième phrase du projet d'article, d'obliger le chargeur à fournir les informations que la partie contrôlante n'avait pas été en mesure de fournir car le chargeur, au moment où les informations étaient nécessaires, pouvait ne plus avoir d'intérêt dans le transport, par exemple parce que les informations avaient trait à des instructions de déchargement, suite à des demandes particulières formulées par la partie contrôlante quant à la livraison;

f) Les conséquences éventuelles du défaut de communication par la partie contrôlante ou le chargeur des informations demandées par le transporteur n'apparaissent pas clairement; et

g) Seul le transporteur, en tant que partie au contrat de transport, et non la partie exécutante, devrait avoir le droit de demander des informations, instructions ou documents supplémentaires.

*Réponses aux questions sur la portée et la nécessité du projet d'article 59*

61. En réponse à ces questions, un fort soutien a été exprimé en faveur du principe contenu dans le projet d'article, car il était essentiel pour le transporteur de pouvoir s'adresser à une partie déterminée afin d'obtenir les informations qui devenaient nécessaires une fois les marchandises sous sa garde. Il pouvait avoir besoin de ces informations, par exemple, pour exécuter des instructions données en vertu du projet d'article 54 ou en raison d'événements imprévus (par exemple, une grève au port de déchargement ou la nécessité de prendre des mesures spéciales pour protéger les marchandises). En outre, il a été noté que:

a) La désignation d'une partie contrôlante se faisait généralement d'après le contrat de vente ou le crédit documentaire, de sorte que l'on pouvait habituellement s'attendre à ce qu'un l'acheteur/destinataire ou une banque ayant émis une lettre de crédit aient prévu une telle éventualité;

b) Même lorsqu'une partie contrôlante n'avait pas expressément accepté sa désignation comme partie contrôlante, ou n'en avait pas connaissance, on pouvait normalement supposer qu'elle avait intérêt à protéger les marchandises, par exemple parce qu'elle les avait achetées ou qu'elle avait une sûreté sur elles;

c) La situation de la partie exécutante n'était pas la même dans le projet d'article 59 que dans d'autres dispositions où la référence à cette partie avait été facilement supprimée car sortant du cadre de la relation contractuelle, de sorte que la référence à la partie exécutante maritime pourrait donc être conservée; et

d) On pourrait tenir compte de la disponibilité des informations, instructions ou documents en insérant les mots "s'ils sont disponibles" afin d'alléger l'obligation de la partie contrôlante.

*Conséquences de la non-communication des informations demandées*

62. En ce qui concerne les conséquences de la non-communication par la partie contrôlante ou par le chargeur des informations demandées par le transporteur, les possibilités suivantes ont été notées:

a) Le transporteur serait exonéré de sa responsabilité en cas d'endommagement des marchandises ou de retard dans leur livraison causés par la non-communication des informations visées au projet d'article. Cette conséquence découlerait du régime général de la responsabilité de l'article 17 et ne nécessiterait pas de règles spéciales dans le projet d'article 59;

b) Le transporteur pourrait être autorisé à refuser d'exécuter les instructions données en vertu de l'article 54 à moins que, et jusqu'à ce que, la partie contrôlante ou le chargeur lui fournissent les informations demandées au titre du projet d'article 59. Cette conséquence pourrait découler implicitement de la condition

posée dans le projet d'article 57, paragraphe 1, variante B, b), selon laquelle le transporteur doit pouvoir raisonnablement exécuter les instructions qui lui sont données. Il a été dit cependant que le Groupe de travail souhaiterait peut-être obtenir des précisions supplémentaires en temps voulu.

*Avis majoritaire et propositions rédactionnelles supplémentaires*

63. Selon l'avis qui a prévalu au sein du Groupe de travail, le projet d'article prévoyait une règle utile pour régler un problème concret et son contenu devait être conservé. Toutefois, certaines questions subsistaient sur l'éventuel chevauchement de cette disposition avec l'obligation pour le chargeur de fournir des informations au titre du projet d'article 30 a) de même que sur le bien-fondé de faire de la possibilité d'accéder à des informations une obligation de la partie contrôlante. Il a été suggéré, comme solution possible à ces problèmes, de modifier le titre du projet d'article pour préciser que la disposition concernait la fourniture d'informations supplémentaires, et de remanier le texte de la disposition pour prévoir des obligations légèrement différentes pour la partie contrôlante active ou exerçant son droit de contrôle, et pour celle qui ne faisait pas usage de ce droit.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 59*

64. Le Groupe de travail a décidé:

- De conserver le contenu du projet d'article 59;
- D'examiner le titre du projet d'article afin de le modifier pour le différencier de celui du projet d'article 30 en faisant référence aux informations, instructions ou documents "supplémentaires" et en supprimant la mention de l'"obligation";
- De conserver et d'examiner la référence à la partie exécutante pour déterminer si elle était nécessaire dans cette disposition; et
- De prier le secrétariat de reformuler le projet d'article en tenant compte des délibérations ci-dessus pour examen ultérieur par le Groupe de travail.

**Projet d'article 60. Dérogation conventionnelle**

*Extension de la liste des dispositions non impératives susceptibles de dérogation*

65. Si le Groupe de travail a estimé, dans l'ensemble, que le contenu du projet d'article 60 était acceptable, l'avis a été exprimé que la liste des dispositions susceptibles de dérogation conventionnelle devait être étendue, notamment en raison de la nature commerciale du projet de convention, et à moins que des dispositions impératives ne soient nécessaires pour protéger certaines parties. On a dit que les dispositions particulières qui pourraient être incluses dans le projet d'article 60 étaient les projets d'articles 56-1 a), 56-1 d) et 59. Toutefois, selon un autre avis, qui a été appuyé, il fallait faire preuve de prudence concernant l'extension de la liste des dispositions non impératives au projet d'article 60, car certaines parties concernées, telles que le destinataire ou un porteur ultérieur d'un connaissance, devaient être protégées au regard de ces dispositions. De l'avis général, la possibilité d'ajouter des dispositions au projet d'article 60 devait être examinée attentivement, article par article.

*Possibilité de chevauchement avec le projet d'article 55-2*

66. L'attention du Groupe de travail a été attirée sur la possibilité d'un léger chevauchement entre la deuxième phrase du projet d'article 60, qui exige que toute dérogation conventionnelle soit indiquée ou incorporée dans les données du contrat, et le projet d'article 55-2, qui exige la mention de toute modification du contrat de transport dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 60*

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

- Que la possibilité d'étendre la liste des dispositions non impératives dans le projet d'article 60 serait examinée article par article; et
- Que le secrétariat examinerait la possibilité d'un chevauchement avec le projet d'article 55-2 lorsqu'il préparerait un texte.

**Réexamen du projet d'article 56-1 d) et solution de compromis proposée**

68. Ayant conclu son examen du chapitre 11 sur le droit de contrôle, le Groupe de travail est revenu, comme convenu, sur le projet d'article 56-1 d) concernant la fin du droit de contrôle ou son transfert au destinataire (voir par. 36 ci-dessus). Compte tenu des vues divergentes et bien arrêtées sur la question exprimées au sein du Groupe de travail, la solution de compromis ci-après a été proposée pour ce projet d'article:

a) La durée du droit de contrôle devrait être légèrement étendue par rapport à ce que prévoit le document A/CN.9/WG.III/WP.56 de sorte que ce droit prenne fin au moment de la livraison effective des marchandises, conformément au libellé proposé au paragraphe 15 du document A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1;

b) Le projet d'article 56-1 d) devrait être ajouté à la liste des dispositions non impératives dans le projet d'article 60 de sorte que les parties puissent convenir de raccourcir la durée du droit de contrôle; et

c) La variante B du projet d'article 57-1 c) devrait être légèrement modifiée pour inclure le processus de livraison dans la disposition permettant au transporteur de refuser d'exécuter des instructions qui gêneraient ses activités normales.

69. En réponse à des questions soulevées concernant le fonctionnement prévu de cette solution de compromis, il a été précisé que la règle supplétive fixant la fin du droit de contrôle au moment de la livraison effective serait énoncée au projet d'article 56-1 d) mais que la durée de ce droit pourrait être modifiée par convention entre les parties, en vertu du projet d'article 60. Il a été expliqué en outre que la référence au processus de livraison dans la variante B du projet d'article 57-1 c) visait à fournir au transporteur une protection supplémentaire contre des contraintes excessives, en lui permettant de refuser d'exécuter des instructions données par la partie contrôlante une fois qu'il avait entamé le processus de livraison.

70. Si certaines délégations ont dit préférer voir le texte de compromis avant de l'approuver, dans l'ensemble, cette approche a été fermement appuyée. Certains ont réaffirmé que, la durée du droit de contrôle étant déjà fixée dans le chapeau du projet d'article 54, il n'était pas nécessaire de préciser au projet d'article 56-1 d) le

moment où ce droit prenait fin. Cela dit, il a été fait remarquer que, pour inclure la règle sur la fin du droit de contrôle parmi les dispositions non impératives dans le projet d'article 60, il faudrait qu'elle soit d'abord explicitement énoncée. D'autres ont estimé qu'il n'était pas nécessaire de faire expressément référence au processus de livraison dans la variante B du projet d'article 57-1 c), ce concept étant déjà englobé dans les activités normales du transporteur. D'un point de vue rédactionnel, il a été observé que, lors de la modification du texte pour transposer la solution de compromis proposée, il faudrait aussi examiner la question du chevauchement possible entre le projet d'article 55-2, faisant obligation de mentionner toute modification du contrat de transport dans le document de transport, ou l'enregistrement électronique concernant le transport, et le projet d'article 60.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 56-1 d)*

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

- Que le secrétariat devrait être prié de rédiger un texte reflétant la solution de compromis présentée au paragraphe 68 ci-dessus, en accordant l'attention voulue aux questions rédactionnelles soulevées à ce sujet.

### **Questions de fond qu'il est envisagé de traiter dans le projet de convention**

72. Avant que le Groupe de travail ne passe au sujet suivant qu'il avait prévu d'examiner (voir A/CN.9/WG.III/WP.60, par. 26), il a été proposé de reconsidérer les questions de fond qu'il était actuellement envisagé de traiter dans le projet de convention. Il a été observé que, compte tenu du dernier délai fixé par la Commission pour l'achèvement des travaux sur le projet<sup>2</sup>, le Groupe de travail était soumis à certaines contraintes de temps pour terminer sa tâche. On a fait remarquer que si toutes les questions de fond actuellement incluses dans le projet étaient considérées comme importantes et dignes d'être l'objet d'une tentative d'harmonisation juridique sur le plan international, certaines étaient plus controversées que d'autres et exigeaient d'être traitées plus en détail et, de ce fait, n'avaient peut-être pas leur place dans le projet de convention. Il a également été dit que ces questions, bien qu'importantes, ne faisaient pas partie du même groupe que les matières principales du projet de convention, qui comprenaient des dispositions relatives notamment au régime de responsabilité et au commerce électronique. On a estimé qu'il vaudrait probablement mieux que les questions les plus difficiles et les plus complexes, comme le droit de rétention des marchandises, le droit de gage, la position des tiers par rapport au contrat de transport, le transfert des responsabilités et le fret, soient examinées plus en détail et pour inclusion éventuelle dans un autre type d'instrument international, tel qu'une loi type.

73. On a indiqué que l'inscription de certaines des questions les plus difficiles du projet de convention à l'ordre du jour de travaux ultérieurs qui seraient menés, indépendamment de ce projet, présentait plusieurs avantages:

- a) Le texte du projet de convention serait plus simple et plus efficace;
- b) Il pourrait être plus largement accepté;

c) Les questions juridiques les plus complexes pourraient être traitées de manière plus adéquate dans le cadre d'un instrument juridique international plus souple, tel qu'une loi type;

d) Davantage de temps pourrait être consacré aux questions les plus difficiles; et

e) Le projet de convention ainsi simplifié pourrait être achevé plus rapidement.

74. Compte tenu de cette préoccupation générale, on a proposé que le Groupe de travail envisage de recommander à la Commission d'inscrire ces questions à son ordre du jour pour examen comme travaux futurs. Il a été dit que si le Groupe de travail approuvait cette approche, il pourrait demander au secrétariat de l'aider à élaborer cette recommandation à la Commission.

75. Cette suggestion a été vivement appuyée dans le Groupe de travail. S'il a été convenu que toute décision de supprimer des questions de fond du projet de convention actuel pour les inscrire sur la liste des sujets plus complexes en vue de travaux futurs devrait faire l'objet de consultations, on a aussi estimé que le Groupe de travail pouvait commencer immédiatement à élaborer une liste préliminaire ouverte de ces questions.

#### *Conclusions du Groupe de travail*

76. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu que certaines des questions les plus complexes et difficiles qui étaient actuellement traitées dans le projet de convention ne devraient plus être examinées pour le moment et être inscrites sur une liste en vue de travaux ultérieurs, peut-être dans le cadre d'une loi type ou d'un autre instrument juridique international plus souple.

## **Chapitre 12 – Transfert de droits**

77. Compte tenu de sa décision de différer l'examen de certaines des questions les plus complexes, le Groupe de travail a été informé que le chapitre 12 relatif au transfert de droits était l'une de ces questions. Il a été dit que seul le projet d'article 62 devrait tomber dans la catégorie des questions qui seraient examinées ultérieurement, et que les projets d'articles 61 et 63 devraient être abordés par le Groupe de travail à sa session en cours. Selon un avis opposé, toutefois, le chapitre 12 tout entier devrait être supprimé du projet de convention. Bien qu'une telle suppression ait été jugée prématurée, l'avis selon lequel l'examen du chapitre entier devrait être différé a été appuyé.

#### *Conclusions du Groupe de travail*

78. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu que le chapitre 12 relatif au transfert de droits devrait être examiné à une date ultérieure, après des consultations.

## **Livraison au destinataire – Chapitre 10 (suite)**

79. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet de chapitre 10 sur la livraison au destinataire remontait à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 188 à 239), mais que, faute de temps, celui-ci avait été interrompu jusqu'à la session en cours. Il a également été rappelé que son examen complet le plus récent de ce sujet remontait à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 62 à 99) et qu'un document contenant des informations relatives à la livraison lui avait été présenté par la délégation néerlandaise à sa seizième session (A/CN.9/WG.III/WP.57).

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

#### *Projet d'alinéa c)*

80. Le Groupe de travail a repris son examen du projet de chapitre 10 et a commencé par l'alinéa c) du projet d'article 49, poursuivant ainsi ses délibérations de sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 239). Il a été indiqué que cet alinéa était destiné à traiter un problème systémique particulier rencontré par les transporteurs, à savoir le fait que la partie contrôlante ou le chargeur leur donnait pour instruction de livrer les marchandises au destinataire sans présentation du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport. Il a été noté que cette pratique était assez courante dans certains secteurs, non seulement lorsqu'un document de transport négociable ne pouvait être présenté en raison de retards, par exemple dans le système de crédit, mais également lorsque aucun connaissement n'était émis, comme c'était souvent le cas dans le secteur pétrolier, ou lorsque le connaissement était détourné de sa fonction. L'alinéa c) avait pour but d'apporter une sécurité au transporteur dans de telles situations en le libérant de son obligation de livrer les marchandises au porteur.

81. L'application du projet d'alinéa c) a suscité quelques inquiétudes, car elle irait à l'encontre du principe ancien selon lequel la présentation du connaissement était nécessaire pour obtenir livraison des marchandises. Un autre problème soulevé était que, le connaissement continuant à circuler, un porteur pourrait se présenter par la suite et demander livraison des marchandises. La cohérence du régime prévu par le projet de convention a également été mise en doute puisque, dans le projet de chapitre sur le droit de contrôle, la partie contrôlante avait l'obligation de présenter le document de transport négociable au transporteur pour exercer son droit de contrôle et lui donner des instructions, de sorte que le transporteur savait toujours que la partie contrôlante était également le porteur du document négociable.

82. Il a été répondu que ce régime était destiné à prévenir les abus du système de connaissement, par exemple celui consistant à s'abstenir délibérément de présenter les titres représentatifs afin de les utiliser comme billets à ordre sans date d'échéance, et que la présentation du connaissement par la partie contrôlante pour donner des instructions au transporteur n'impliquait pas nécessairement la remise de ce connaissement pour obtenir livraison des marchandises. En réponse à la question de savoir si le vendeur FOB serait convenablement protégé, il a été dit que, dans le cas d'une vente FOB, le vendeur serait protégé car il serait également le porteur du

document ou de l'enregistrement électronique négociable, et serait donc aussi la partie contrôlante qui donnerait les instructions de livraison au transporteur.

83. Certains se sont déclarés en faveur de la suppression de l'alinéa c). Toutefois, le Groupe de travail a pris note du problème d'abus du système de connaissance et approuvé les efforts visant à trouver une solution permettant d'offrir une certaine sécurité au transporteur. Bien qu'il ait été reconnu que l'examen complet de l'alinéa c) dépendrait de celui des dispositions connexes des projets d'alinéas d) et e) par le Groupe de travail, l'alinéa c) a été appuyé.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'alinéa c)*

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

- De conserver le texte du projet d'alinéa c) tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 comme base de ses délibérations futures.

*Variante A, comprenant le projet d'alinéa d); et variante B, comprenant les projets d'alinéas d) et e)*

85. Il a été dit que les deux variantes du projet d'alinéa d) avaient pour but d'indiquer que le porteur du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable concernant le transport ne conservait pas de droit à la livraison des marchandises une fois la livraison effectuée. Il a été proposé de clarifier ce point dans le projet.

86. L'avis a été exprimé que les variantes A et B du projet d'alinéa d) étaient extrêmement différentes car le texte entre crochets de la variante A excluait de son champ d'application les cas, visés au projet d'alinéa c), où les marchandises étaient livrées sans présentation de documents, alors que la variante B se référait explicitement à ces cas. La variante B a donc été jugée préférable car elle apportait des garanties supplémentaires pour les situations relevant du projet d'alinéa c). On a cependant exprimé la crainte que la variante B ne soit trop restrictive car elle pouvait être interprétée comme ne s'appliquant qu'aux livraisons effectuées conformément au projet d'alinéa c) et pourrait donc limiter la protection des porteurs de bonne foi n'entrant pas dans le champ d'application de ce projet d'alinéa.

87. Il a également été fait référence à la protection du porteur dans les cas où plusieurs originaux d'un connaissance étaient émis. Il a été noté que, dans ces cas, la pratique commerciale autorisait le porteur de l'un de ces originaux à recevoir livraison des marchandises, situation qui était couverte par le projet d'alinéa a). Il a été suggéré que l'obligation de mentionner au recto du connaissance le nombre d'originaux émis devrait être insérée dans le projet d'alinéa d) ou dans le projet de chapitre 9 sur les documents de transport et les enregistrements électroniques concernant le transport, comme proposé au paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.62, et il a été suggéré de repousser l'examen de la question jusqu'à l'examen du chapitre 9 (voir par. 227, 230 et 233 ci-dessous).

88. En réponse à une question, il a été indiqué que la référence à un "arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport" au projet d'alinéa d), était destinée à protéger tous les porteurs de bonne foi de documents négociables. Il a également été précisé que, dans le cas des banques émettant des lettres de crédit, la



protection offerte par le projet d'alinéa d) s'appliquerait non seulement aux situations où la banque avait déjà confirmé la lettre et était donc tenue d'accepter le document négociable, mais aussi à celles où la banque intermédiaire avait seulement été désignée et n'était donc pas encore soumise à cette obligation.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'alinéa d)*

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

- De conserver le texte des projets d'alinéas d) et e) [variante B] tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 comme base de ses délibérations futures; et
- De prier le secrétariat d'envisager de modifier le texte de la variante B en tenant compte de la discussion ci-dessus.

**Projet d'article 50. Instructions insuffisantes**

90. Il a été indiqué que le projet d'article 50 avait pour but d'offrir une garantie au transporteur dans les situations, fréquentes en pratique, où il ne pouvait livrer les marchandises en raison d'instructions insuffisantes de la partie contrôlante ou du chargeur dans le cadre des projets d'articles 48 et 49 ou de l'impossibilité de les trouver. Il a été dit que l'adjectif "insuffisantes", pour qualifier les "instructions", risquait de poser des problèmes d'interprétation et qu'on pourrait éventuellement le préciser, en indiquant, par exemple, que les instructions devraient être suffisantes pour permettre la livraison des marchandises.

91. Il a été proposé de supprimer la référence aux projets d'articles 52 et 53 dans le projet d'article 50, mais de conserver la référence au projet d'article 51 car seule cette disposition prévoyait les droits que le transporteur pouvait exercer. Il a été répondu que les projets d'articles 52 et 53 étaient importants pour l'application du projet d'article 50. En particulier, il a été expliqué que le projet d'article 52 visait les situations où le document de transport contenait une obligation d'adresser un avis d'arrivée des marchandises à destination, éventuellement à une partie autre que la partie contrôlante, et où un tel avis n'avait pas été envoyé.

92. Il a été suggéré d'ajouter une référence au destinataire dans le projet de disposition car, une fois les marchandises arrivées à destination, il se pouvait que la partie contrôlante et le destinataire ne soient pas les mêmes personnes.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 50*

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

- Que le secrétariat devrait envisager de modifier le texte du projet d'article 50 en tenant compte des préoccupations exprimées dans la discussion ci-dessus.

**Projet d'article 51. Marchandises non livrables**

94. Il a été indiqué que le projet d'article 51 visait à fournir des droits et des moyens au transporteur dans les cas où il avait tenté de livrer les marchandises mais n'avait pas pu le faire, soit parce que le destinataire n'en avait pas pris livraison, soit parce qu'il avait été empêché de les livrer au destinataire en raison de la loi ou de la réglementation applicable.

95. Il a été dit que le projet d'article 51 devait être expressément relié au projet d'article 50, pour ne pas donner l'impression que ce dernier accordait les droits indiqués au transporteur indépendamment de tout manquement de la part de la partie contrôlante ou du chargeur à l'obligation de fournir des instructions suffisantes pour la livraison. Des préoccupations ont été exprimées concernant la relation entre plusieurs dispositions du chapitre sur la livraison et on a appuyé l'avis selon lequel il fallait clarifier la relation entre les projets d'articles 46, 50, 51 et 53 en particulier. Il a aussi été estimé qu'une modification de l'ordre de certaines dispositions, par exemple la permutation des projets d'articles 52 et 51, ou la fusion éventuelle du projet d'article 52 avec certains éléments du projet d'article 51, pourrait contribuer à clarifier le fonctionnement prévu des dispositions.

*Projet de paragraphe 1*

96. S'agissant de l'alinéa a) du projet de paragraphe 1, il a été dit que deux types d'arrangements contractuels pouvaient être conclus concernant la garde des marchandises non livrables: un contrat ultérieur pour leur stockage ou un accord entre le chargeur et le transporteur selon lequel ils n'appliqueraient pas les voies de droit prévues au projet d'article 51 mais prendraient d'autres dispositions. On a estimé que le texte entre crochets, dans ce projet d'alinéa, n'était pas nécessaire à la formation d'un contrat ultérieur et devrait être supprimé. Il a en outre été dit qu'on pourrait tenir compte d'autres arrangements conclus par le chargeur et le transporteur en insérant à un endroit approprié de la disposition les mots "à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport". Ces propositions ont été soutenues mais on a dit qu'il fallait faire preuve de prudence concernant l'emplacement des mots "à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport" dans le projet de paragraphe 1, de façon à ne pas produire d'effets involontaires, tels qu'une modification du projet de paragraphe 2, du fait qu'il renvoyait au projet de paragraphe 1.

*Projet de paragraphe 2*

97. Il a été dit que pour clarifier davantage l'alinéa b) du projet de paragraphe 2, il faudrait préciser la référence aux "autres mesures [...] vis-à-vis des marchandises" pour y inclure la destruction des marchandises. Cette modification a été soutenue par le Groupe de travail, les transporteurs étant souvent amenés à agir rapidement pour détruire des marchandises laissées sous leur garde, lorsqu'elles étaient périssables ou étaient devenues dangereuses. Il a été demandé si ce droit de détruire les marchandises devait être conditionnel ou inconditionnel. En outre, on a estimé qu'il faudrait soumettre toute disposition sur la destruction des marchandises à la supervision des autorités locales, comme cela était prévu à l'alinéa c) du projet de paragraphe 2 en ce qui concerne la vente des marchandises.

98. Des préoccupations ont été exprimées concernant les mots "de l'avis du transporteur" à l'alinéa b) du projet de paragraphe 2, notamment si cet alinéa devait inclure la destruction des marchandises, comme on l'avait proposé. Il a été estimé qu'il faudrait supprimer ces mots au motif que l'opinion du transporteur était un critère trop subjectif, mais que le reste de la disposition, "que [...] les circonstances peuvent raisonnablement exiger", était approprié et devait être conservé. La crainte a été émise que la suppression des mots "de l'avis du transporteur" ne soit trop restrictive pour ce dernier dans des situations où il était nécessaire de prendre une

décision rapidement, mais on a estimé que le critère restant du “caractère raisonnable” était suffisamment flexible pour être convenablement appliqué dans de telles situations. Il a aussi été proposé d’appliquer la condition des “circonstances raisonnables” non seulement à l’alinéa b), mais aussi aux alinéas a) et c) du projet de paragraphe 2. On a exprimé l’avis qu’il fallait garder le contexte à l’esprit, pour fixer le critère approprié dans cette disposition, du fait qu’elle ne visait pas la disposition des marchandises pendant la durée du contrat de transport, mais donnait au transporteur les droits nécessaires pour prendre des mesures vis-à-vis des marchandises laissées sous sa garde après qu’il avait exécuté ses obligations en vertu du contrat de transport.

*Conclusions du Groupe de travail concernant les projets de paragraphes 1 et 2*

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

- Qu’il faudrait supprimer le texte figurant entre crochets à l’alinéa a) du projet de paragraphe 1;
- Que les mots “à moins qu’il n’en soit convenu autrement dans le contrat de transport” devraient être insérés à un endroit approprié de l’alinéa a) du projet de paragraphe 1;
- Qu’il faudrait ajouter une disposition sur la destruction des marchandises à l’alinéa b) du projet de paragraphe 2 et envisager d’exiger la présence des autorités locales pour une telle disposition des marchandises;
- Qu’il faudrait supprimer les mots “de l’avis du transporteur” de l’alinéa b) du projet de paragraphe 2;
- Qu’il faudrait modifier l’intitulé du projet d’article pour mieux refléter son contenu;
- Qu’il faudrait examiner l’ordre et l’articulation des dispositions dans le projet de chapitre sur la livraison en vue de clarifications et de modifications éventuelles, notamment pour ce qui est de l’emplacement du projet d’article 52;
- Que le secrétariat devrait être prié d’envisager et de rédiger les modifications devant être apportées au texte, compte tenu de la discussion ci-dessus.

*Projet de paragraphe 3*

100. On s’est quelque peu inquiété de la deuxième partie du projet de paragraphe 3, estimant que les mots “sous réserve de déduire toute dépense supportée en rapport avec les marchandises et tout autre montant qui lui est dû” pouvaient être interprétés comme englobant des montants dus au transporteur pour d’autres expéditions de marchandises. Il a été répondu, et ce point de vue a été appuyé, que telle n’était pas l’intention de la disposition, et on a considéré que le texte pourrait être clarifié si l’on plaçait les mots “en rapport avec les marchandises” à la fin de la phrase. Une question a été soulevée concernant cette clarification et l’avis a été exprimé que le transporteur devrait avoir le droit de déduire du produit de la vente tous montants qui lui étaient dus pour des transports précédents. Cette approche n’a toutefois pas été acceptée et on a appuyé le point de vue selon lequel la disposition devrait viser les montants qui donneraient au transporteur une sûreté sur les marchandises en

question, mais que le destinataire de ces marchandises ne devrait pas être tenu des dettes qui n'étaient pas liées aux marchandises.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 3*

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

- Que, cette disposition étant soutenue, le secrétariat devrait être prié d'envisager de modifier le texte pour le clarifier, compte tenu de la discussion ci-dessus; et
- Que l'on pourrait envisager d'employer les mots "marchandises non réclamées" et non les mots "marchandises non livrables".

**Projet d'article 52. Avis d'arrivée à destination**

*Projet d'article 52*

102. Il a été estimé que le libellé actuel du projet d'article était trop restrictif, du fait qu'il ne traitait que de l'avis d'arrivée des marchandises à destination. Or, dans la pratique, les transporteurs étaient souvent confrontés à la nécessité de prendre dans l'urgence des mesures de protection ou autres à l'égard de marchandises qui n'étaient pas arrivées à destination, par exemple à la suite d'un sinistre. Il a été suggéré d'étendre le projet d'article à ces situations également.

103. À cela on a objecté que le projet d'article était destiné à ne viser que les situations où les marchandises étaient arrivées à destination. L'obligation générale du transporteur de prendre soin des marchandises, par exemple, était énoncée dans le projet d'article 14, tandis que les voies de droit du transporteur dans le cas de marchandises pouvant devenir dangereuses étaient déjà traitées dans le projet d'article 15, et le droit du transporteur d'obtenir des instructions de la partie contrôlante était visé au projet d'article 59. Ensemble, ces dispositions accordaient déjà au transporteur le pouvoir dont il avait besoin pour agir dans des circonstances extraordinaires. Il a néanmoins été reconnu qu'il faudrait peut-être exprimer plus clairement la relation entre ces diverses dispositions dans une version ultérieure du projet de convention.

104. On s'est demandé si le transporteur devait adresser à la personne appropriée un avis spécifique de son intention d'exercer l'un des droits visés au paragraphe 2 du projet d'article 51. En réponse, il a été indiqué que le projet d'article 52 avait simplement pour objet de n'autoriser le transporteur à exercer tous droits prévus au paragraphe 2 du projet d'article 51 qu'à condition d'avoir avisé suffisamment à l'avance la personne appropriée de l'arrivée des marchandises à destination. En d'autres termes, un transporteur ne pourrait pas, par exemple, faire vendre des marchandises non réclamées s'il n'avait pas avisé la personne appropriée de leur arrivée à destination. Le projet d'article n'exigeait nullement un deuxième avis faisant explicitement référence aux mesures envisagées par le transporteur à l'égard des marchandises non réclamées pour que s'applique le paragraphe 2 du projet d'article 51.

105. Il a été convenu dans l'ensemble que le transporteur ne devrait pas se prévaloir du paragraphe 2 du projet d'article 51 s'il n'avait pas avisé la personne appropriée de l'arrivée des marchandises. À cet égard, il a été dit que le projet de convention devait expressément exiger une telle notification, en tant qu'obligation générale du

transporteur, éventuellement dans une disposition qui serait placée plus haut dans le texte. Il a cependant été rappelé au Groupe de travail que lors de ses précédentes délibérations sur le projet d'article 46, il avait décidé que la Convention ne devrait pas imposer d'obligation générale de notification de l'arrivée des marchandises (voir A/CN.9/591, par. 214). Il a en outre été suggéré de préciser dans la disposition l'ordre dans lequel les parties qui y étaient mentionnées devaient être avisées.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 42*

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

- Qu'il faudrait conserver le contenu du projet d'article, mais préciser l'ordre dans lequel les parties qui y étaient mentionnées devaient être avisées; et
- Qu'il serait peut-être nécessaire de réexaminer l'emplacement approprié du projet d'article.

**Projet d'article 53. Responsabilité du transporteur en cas de marchandises non livrables**

*Fusion éventuelle avec le projet d'article 46*

107. Il a été noté que le projet d'article 53 et la deuxième phrase du projet d'article 46 portaient tous deux sur la responsabilité du transporteur lorsque les marchandises étaient laissées sous sa garde une fois parvenues à destination. Il a également été indiqué que, même si le champ d'application du projet d'article 51, auquel renvoyait le projet d'article 53, était plus étendu que celui du projet d'article 46, la responsabilité du transporteur dans les projets d'articles 46 et 53 était de nature similaire. Il a donc été proposé de fusionner le projet d'article 53 et la deuxième phrase du projet d'article 46 pour en faire une disposition unique. Cette proposition a été soutenue au sein du Groupe de travail, bien qu'il ait été noté que la responsabilité pour les marchandises ne serait pas transférée exactement au même moment dans le projet d'article 46 et dans le projet d'article 53.

*Degré de responsabilité*

108. Un grand nombre de délégations se sont dites mécontentes du faible degré de responsabilité du transporteur prévu par le projet d'article 53, qui exigeait un comportement intentionnel ou téméraire de sa part pour qu'il soit tenu responsable de la perte de marchandises non livrables. Dans le même temps, il a été estimé d'une manière générale que le degré de responsabilité ne devrait pas être aussi élevé que celui prévu dans le projet d'article 17 du projet de convention, sur la responsabilité générale du transporteur pour perte ou dommage subi par les marchandises pendant la durée de sa responsabilité, étant donné que dans le projet d'article 53 la garde des marchandises incombait au transporteur en raison de la défaillance du destinataire qui n'en avait pas pris livraison. L'avis selon lequel le degré de responsabilité du transporteur devrait se situer quelque part entre celui prévu dans le projet d'article 17 et celui du texte actuel du projet d'article 53 a été fortement soutenu.

109. Un certain nombre de vues différentes ont été exprimées sur la manière dont le degré de responsabilité du transporteur devrait être énoncé dans le projet de convention, si les projets d'articles 46 et 53 étaient fusionnés, afin d'être interprété

d'une manière similaire dans tous les systèmes juridiques. Les propositions suivantes ont été faites à cet égard:

a) Faute grave; mais il a été estimé que ce concept était inconnu dans certains pays;

b) Soins raisonnables compte tenu des circonstances; mais il a été considéré par certains que ce critère rappelait celui de la diligence raisonnable, jugé trop élevé, et il a été dit que si ce critère était combiné avec celui de la faute, la responsabilité du transporteur atteindrait, dans certains pays, un niveau comparable à celle du projet d'article 17;

c) Obligation pour le transporteur de s'occuper des marchandises comme si c'étaient les siennes ou d'en prendre soin sans commettre de faute grave, bien que ce critère ne soit pas très connu; et

d) Adoption du degré de responsabilité fondée sur la faute prévu au projet d'article 17, mais sans renversement de la charge de la preuve.

110. Si chacune des options énumérées ci-dessus a bénéficié d'un certain soutien, il a été estimé qu'aucune proposition unique susceptible de donner lieu à une interprétation uniforme dans les différents systèmes juridiques n'avait été faite au cours de la discussion. Toutefois, on a considéré qu'il existait un accord suffisant au sein du Groupe de travail sur le degré de responsabilité du transporteur dans de telles circonstances pour qu'un projet de texte soit élaboré pour examen.

111. On a également émis l'avis que le degré de soins des marchandises non livrables devrait peut-être différer selon que le transporteur avait pris celles-ci sous sa propre garde ou les avait confiées à la garde d'un tiers. Il a été dit que, dans le premier cas, le transporteur devrait continuer à être responsable selon un critère plus strict, alors que, dans le deuxième, il ne devrait encourir de responsabilité que pour faute dans le choix du gardien. Toutefois, des doutes ont été exprimés quant à la nécessité de distinguer entre ces deux situations, étant donné que l'obligation du transporteur de prendre soin des marchandises ne pouvait probablement pas être déléguée à une autre partie.

#### *Charge de la preuve*

112. La question de la charge de la preuve en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises dans la disposition fusionnant les deux articles a également été examinée et il a été proposé que le destinataire supporte cette charge puisque en n'acceptant pas la livraison à la fin du contrat de transport, il obligeait le transporteur à prendre les marchandises sous sa garde. Cet avis a été soutenu.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 53*

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

- De fusionner le projet d'article 53 avec la deuxième phrase du projet d'article 46;
- D'élever le degré de soins par rapport à celui actuellement exigé dans le projet d'article 53, tout en le maintenant à un niveau plus bas que dans le projet d'article 17, et de faire en sorte qu'il puisse être interprété d'une manière similaire dans tous les systèmes juridiques; et

- De demander au secrétariat d'élaborer, en se fondant sur les discussions ci-dessus, une nouvelle version du projet de disposition qui servirait de base pour ses délibérations futures.

### **Droit de rétention**

114. Il a été rappelé au Groupe de travail que l'introduction d'une disposition régissant le droit du transporteur de retenir la cargaison dans certaines situations avait été suggérée à sa seizième session lors de la discussion sur le chapitre 10 du projet de convention relatif à la livraison au destinataire (voir A/CN.9/591, par. 221 et 222). Il a également été rappelé qu'une proposition sur ce droit du transporteur avait été présentée pour examen par le Groupe de travail à sa session en cours (A/CN.9/WG.III/WP.63).

115. Il a été indiqué que, si le Groupe de travail pouvait examiner les dispositions de fond sur le droit de rétention dans le cadre de la série plus vaste de questions à mettre de côté pour des travaux futurs possibles, l'obligation absolue pour le transporteur de livrer les marchandises en vertu du projet d'article 13 pourrait être interprétée comme empêchant le transporteur d'exercer un droit de rétention découlant d'une autre loi applicable. C'est pourquoi il a été proposé d'insérer dans le projet de convention une disposition précisant que celui-ci ne faisait pas obstacle au droit de rétention prévu par une autre loi applicable. Il a également été suggéré que l'on rédige cette nouvelle disposition en s'inspirant du texte figurant au paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.63, tout en tenant compte de l'approche similaire adoptée dans le projet d'article 87 du projet de convention concernant les dispositions sur les avaries communes. Cette proposition a été soutenue, de même que celle de demander au secrétariat d'examiner l'emplacement le plus approprié pour cette nouvelle disposition et d'apporter les modifications rédactionnelles nécessaires à sa cohérence avec les dispositions existantes du projet de convention, en tenant particulièrement compte de la référence à la partie exécutive maritime au paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.63.

116. Il a toutefois été recommandé de ne pas abuser des dispositions précisant l'intention du projet de convention de ne pas faire obstacle à la loi applicable en rapport avec les matières non spécifiquement régies par lui, car, a-t-il été estimé, si tous les cas n'étaient pas recensés dans le projet de convention, on pourrait en déduire que dans les cas non expressément mentionnés, le projet de convention avait effectivement l'intention d'empiéter sur la loi applicable.

### *Conclusions du Groupe de travail*

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

- De demander au secrétariat de rédiger une nouvelle disposition sur le droit de rétention en se fondant sur les discussions ci-dessus et, en particulier, sur le texte figurant au paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.63, pour insertion à un emplacement approprié dans le projet de convention.

**Responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de manquement à des obligations prévues dans la Convention pour laquelle aucune disposition n'est encore prévue**

118. Le Groupe de travail a été informé que, à l'occasion des consultations informelles sur le sujet de la livraison au destinataire, on s'était demandé si le projet de convention devrait contenir une disposition générale sur la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de manquement à des obligations prévues dans le projet de convention pour laquelle aucune disposition n'était encore prévue (voir A/CN.9/WG.III/WP.57, par. 49 à 52).

119. Il a été estimé qu'une disposition générale de ce type pourrait être utile dans certains cas, comme par exemple lors d'une livraison à une personne autre que le destinataire. Il a cependant été aussi indiqué que si l'adoption d'une telle disposition pouvait présenter une certaine utilité dans son principe, sa rédaction risquait d'être excessivement complexe et longue et le texte final pourrait alourdir le projet de convention. On a dit aussi que la question devrait relever du droit interne et que certaines questions particulières, comme celles relatives à la limitation de la responsabilité pour livraison à une personne autre que le destinataire, seraient peut-être mieux traitées dans le chapitre du projet de convention sur la limitation de la responsabilité.

*Conclusion du Groupe de travail*

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

- Qu'il ne fallait pas insérer, dans le projet de convention, de disposition générale sur la responsabilité du transporteur et du chargeur pour laquelle aucune disposition n'est expressément prévue.

**Champ d'application, liberté contractuelle et dispositions connexes**

121. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent de la question du champ d'application et de la liberté contractuelle remontait à ses quatorzième et quinzième sessions (voir A/CN.9/572, par. 81 à 104, et A/CN.9/576, par. 10 à 109). Il a également été rappelé que des propositions sur le champ d'application, la liberté contractuelle et les dispositions connexes lui avaient été présentées pour examen à sa session en cours (A/CN.9/WG.III/WP.61, A/CN.9/WG.III/WP.65 et A/CN.9/WG.III/WP.70).

122. Le Groupe de travail a fait sienne la proposition d'examiner le champ d'application, la liberté contractuelle et les dispositions connexes en se fondant sur les suggestions de modifications présentées dans les trois documents précités (en particulier le document A/CN.9/WG.III/WP.61) et en abordant les principales questions en suspens suivantes:

- a) Proposition de suppression du projet d'article 8-1 c) du projet de convention;
- b) Nouveau texte proposé pour clarifier le projet d'article 9 sur le champ d'application du projet de convention;



c) Nouveau texte proposé pour le projet d'article 10 sur la protection des tiers aux contrats de transport sortant du champ d'application du projet de convention et, en particulier, la question de savoir s'il était acceptable de définir ceux-ci sans se référer aux documents de transport ou aux enregistrements électroniques concernant le transport;

d) Nouveau projet d'article 20-5 proposé pour préciser davantage le champ d'application concernant les parties exécutantes maritimes;

e) Examen plus approfondi du projet d'article 94-2 sur l'application impérative de certaines dispositions du projet de convention aux chargeurs et à d'autres parties;

f) Texte modifié du projet d'article 95-1 sur les conditions d'exercice de la liberté contractuelle dans le cas des contrats de tonnage;

g) Examen plus approfondi du projet d'article 95-4 sur les dispositions impératives du projet de convention qui n'étaient pas susceptibles de dérogation;

h) Texte modifié du projet d'article 95-5 b) sur les conditions dans lesquelles les tiers pouvaient consentir à être liés par les termes d'un contrat de tonnage;

i) Le caractère approprié ou non du projet d'article 95-5 c) qui faisait retomber la charge de la preuve sur la partie se prévalant du contrat de tonnage; et

j) Toutes questions supplémentaires sur le champ d'application et la liberté contractuelle préoccupant le Groupe de travail.

### **Projet d'article 8. Champ d'application général**

123. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet d'article 8 figurant dans les annexes du document A/CN.9/WG.III/WP.56 à la lumière des modifications proposées aux paragraphes 19 à 22 du document A/CN.9/WG.III/WP.61. Il a été proposé, et cette proposition a été appuyée, de supprimer les crochets entourant les mots "port de chargement" et "port de déchargement" aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du projet d'article 8 et de conserver ces mots afin que le texte soit conforme à la décision d'adopter ces facteurs de rattachement pour déterminer la compétence d'un tribunal dans les actions intentées contre le transporteur (voir A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 21). En revanche, la proposition de supprimer les mots figurant actuellement entre crochets dans le chapeau du paragraphe 1 et de les remplacer par une note explicative appropriée accompagnant le projet de convention a suscité des inquiétudes.

#### *Projet de paragraphe 1c). Incorporation du projet de convention ou de la loi applicable dans le contrat*

124. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet de paragraphe 1 c) remontait à sa quinzième session (voir A/CN.9/576, par. 61), à laquelle il n'avait pas tranché entre la suppression ou le maintien de cette disposition. Il lui a été expliqué que cette question était examinée plus avant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.65, destiné à l'aider à prendre une décision sur ce point. Il a aussi été rappelé que la disposition en question était tirée de l'article 10 c) des Règles de La Haye-Visby, où elle avait été introduite par l'amendement de

Visby afin d'étendre le champ d'application géographique plutôt limité des Règles de La Haye.

125. Selon un point de vue, le champ d'application actuel déjà large du projet de convention n'avait pas besoin d'une disposition telle que le projet de paragraphe 1 c) pour l'élargir encore, surtout si les problèmes susceptibles d'être créés par l'insertion de cette disposition risquaient de l'emporter sur les avantages d'un champ d'application légèrement plus étendu. Ces problèmes étaient, pensait-on, les suivants:

a) Le fait que l'on perpétuerait les divergences d'interprétation auxquelles avaient donné lieu les Règles de La Haye-Visby, en particulier à propos de savoir si la disposition était censée énoncer une règle sur le choix de la loi ou si elle visait simplement l'incorporation matérielle des dispositions du projet de convention par les parties au contrat de transport;

b) Le risque de créer un conflit compte tenu des nombreuses règles procédurales figurant dans les chapitres du projet de convention sur la compétence et l'arbitrage, qui seraient normalement régis par la *lex fori* et non par la loi de l'État choisi dans le contrat de transport;

c) Le fait que la partie exécutante maritime pourrait se trouver dans la situation contestable où elle serait assujettie au projet de convention même si elle avait accompli ses fonctions durant un transport entre des États non contractants;

d) Le fait que certains pays avaient rencontré des difficultés au niveau constitutionnel à cause de la règle en question, car les parties pourraient s'en servir pour soustraire un contrat de transport aux règles de droit impératives ou d'ordre public de l'État contractant; et

e) Le fait que la loi donnant effet au projet de convention conformément au paragraphe 1 c) pourrait différer des dispositions du projet de convention même, ce qui risquerait de créer d'autres conflits.

126. Si l'insertion dans le projet de convention du projet de paragraphe 1 c) risquait de créer les problèmes susmentionnés, sa suppression, a-t-on dit, n'empêcherait pas pour autant les parties d'incorporer le projet de convention dans les termes de leur contrat de transport, sous réserve des limites imposées par la loi applicable. Compte tenu de ces facteurs, la suppression de ce projet de paragraphe a été appuyée.

127. Le maintien de la disposition a cependant bénéficié lui aussi d'un certain soutien. On a fait valoir que si le projet de paragraphe 1 c) élargissait légèrement le champ d'application du projet de convention, sa suppression risquait, pour le transporteur, d'aboutir à la situation quelque peu compliquée où, dans un voyage simple avec plusieurs escales dans différents États contractants et non contractants, il se pourrait que seule une partie de la cargaison à bord du navire se trouve soumise au projet de convention. Parmi les autres avantages cités en faveur du maintien de la disposition, on a dit qu'il ressortirait plus clairement que les parties pouvaient appliquer le projet de convention conformément au principe de la liberté du choix de la loi et que, dans les systèmes dotés d'une cour de cassation, l'application du projet de convention en vertu de ce principe permettrait à cette cour d'examiner l'affaire en se fondant sur le projet de convention conformément au droit.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 8*

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

- De supprimer les crochets entourant les mots "port de chargement" et "port de déchargement" aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 et de conserver ces mots; et
- De supprimer l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 8 du projet de convention.

**Projet d'article 9. Exclusions et inclusions particulières**

129. Il a été rappelé au Groupe de travail que deux variantes pour le projet d'article 9 lui avaient été présentées aux fins d'examen (voir A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 23, et A/CN.9/WG.III/WP.70, par. 6). Il a été indiqué que ces deux variantes avaient pour but de clarifier le texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 sans modifier le fond du projet de disposition relative aux types de contrats ou de clauses particulières exclus du champ d'application ou inclus dans celui-ci. La première variante conserverait le contenu du texte en le formulant différemment et la seconde simplifierait l'alinéa b) en disposant que le projet d'article 10 ne s'appliquerait pas "b) aux contrats de transport non régulier, sauf lorsque le contrat de transport est constaté uniquement par un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui atteste également la réception des marchandises."

130. Il a été expliqué que le texte du projet d'article 9 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 23, visait à simplifier la disposition en soulignant la différence entre le transport régulier et le transport non régulier. En réponse à une question, il a aussi été expliqué que le texte proposé ne faisait plus référence expressément aux contrats de tonnage, puisque ceux-ci étaient inclus en tant que contrats de transport, en vertu de définitions légèrement modifiées (voir A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 16), et que leur caractère de contrat de tonnage n'avait d'importance qu'au regard des dispositions sur la liberté contractuelle où ils étaient mentionnés et non au regard des dispositions sur le champ d'application. Des doutes ont subsisté à propos du traitement des contrats de tonnage dans la disposition proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61 et il a été estimé que la question devrait probablement être étudiée de plus près.

131. La version simplifiée du projet d'article 9 proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.70, jugée préférable par certains, a reçu un accueil favorable. Il a cependant été estimé que la disposition présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, étant légèrement plus détaillée, aurait probablement plus de chances d'être interprétée de manière plus exacte.

132. Quelques modifications rédactionnelles ont été suggérées à la suite de préoccupations concernant l'usage commercial courant de certains termes. Il a été proposé notamment de préciser éventuellement le traitement accordé au transport de marchandises "en vrac" ou "en colis" car on a estimé que les tribunaux se réfèreraient peut-être dans l'avenir aux caractéristiques d'un transport plutôt qu'aux documents de transport ou à la relation sous-jacente entre les parties pour déterminer si le projet de convention s'appliquait. Enfin, on s'est de nouveau inquiété de ce que le texte ne mentionnait pas expressément les contrats

d'affrètement et contrats similaires. Pour finir, des suggestions d'ordre rédactionnel ont été faites pour préciser l'intention et l'application des dispositions énoncées à l'alinéa b) i) et ii) du paragraphe 2.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 9*

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

- Que le texte du projet d'article 9 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 23, remplacerait celui du projet d'article 9 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56.

**Projet d'article 10. Application à certaines parties**

134. Il a été rappelé que le projet d'article 10 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 visait à protéger, dans le cadre du projet de convention, certains tiers lorsqu'un contrat, par exemple une charte-partie dans un transport non régulier, n'entraîne pas dans le champ d'application du projet de convention. Il a été rappelé également qu'un texte visant à clarifier ce projet d'article était présenté au paragraphe 36 du document A/CN.9/WG.III/WP.61 et que la proposition de soumettre le texte du paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.70 à l'examen du Groupe de travail avait été retirée.

135. On s'est inquiété de ce que le projet d'article 10 ne traitait pas de la protection des tiers dans le cadre du projet de convention mais plutôt de l'extension du champ d'application de ce dernier aux tiers et de l'augmentation des responsabilités qu'ils devaient assumer. Il a été ajouté que, par exemple, le projet d'article 34, auquel le projet d'article 10 renvoyait entre crochets, imposait certaines responsabilités au chargeur documentaire. À cela on a répondu que le projet d'article 34 autorisait aussi le chargeur documentaire à se prévaloir des droits et exonérations reconnus au chargeur par les chapitres 8 et 14. Un amendement a été proposé pour préciser que les dispositions liant le tiers porteur du connaissement à une convention d'arbitrage dans une charte-partie seraient respectées.

*Approche documentaire ou non documentaire*

136. Il a été indiqué que deux approches pouvaient être adoptées pour déterminer à quelles parties le projet de convention s'appliquerait en vertu du projet d'article 10: la première fondée sur l'émission d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique concernant le transport, et la seconde sur l'énumération des parties dans le projet d'article 10 sans exiger l'émission d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique concernant le transport. On a fait remarquer que le texte du document A/CN.9/WG.III/WP.56 avait adopté une approche documentaire, tandis que le texte du projet d'article 10 proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61 suivait une approche non documentaire. Il a été expliqué que cette approche non documentaire avait été proposée étant entendu que le Groupe de travail avait exprimé précédemment une préférence pour l'approche documentaire, sauf si la liste des tiers à inclure dans le projet d'article 10 pouvait être clairement établie.

137. Il a été estimé que l'adoption d'une approche non documentaire au projet d'article 10 permettrait de mieux répondre aux besoins futurs de la pratique commerciale en supprimant la nécessité de se fonder sur un document ou un

enregistrement électronique et en tenant compte des évolutions du commerce électronique. Il a été ajouté que le souci de conserver l'exigence d'un document dans le projet d'article 10 semblait moins pressant dans le projet de convention du fait que le document visé pouvait aussi ne pas être négociable. Certaines hésitations ont toutefois été exprimées face à l'abandon de l'approche documentaire dans le projet d'article sans examen approfondi des conséquences éventuelles d'un changement si important dans le système actuel.

*Maintien de la référence à la "personne visée à l'article 34"*

138. Il a été noté que le projet d'article 10 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61 faisait référence entre crochets au chargeur documentaire tel qu'identifié dans le projet d'article 34. Une préférence a été exprimée en faveur de l'insertion de cette référence dans la liste du projet d'article 10, car cette personne n'était pas partie au contrat de transport mais assumerait certaines obligations du chargeur et devrait pouvoir prétendre à la protection offerte par sa mention dans ce projet d'article. Selon l'avis opposé, toutefois, le chargeur documentaire assumait toutes les responsabilités du chargeur conformément au projet d'article 34, et l'insertion d'une référence au chargeur documentaire dans le projet d'article 10 risquait de poser des problèmes d'interprétation si le chargeur documentaire ne bénéficiait pas du même traitement que le chargeur.

*Variante A ou Variante B dans les alinéas a) et b) du projet d'article 10*

139. Il a été noté aussi que les alinéas a) et b) du projet d'article 10 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61 contenaient chacun deux passages entre crochets: la Variante A qui faisait référence aux parties initiales au contrat de transport et la Variante B qui se référait au transporteur et au chargeur. La référence au "transporteur" et au "chargeur" a été jugée préférable, car ces deux termes étaient définis dans le projet de convention, ce qui n'était pas le cas des "parties initiales". Selon un autre point de vue, cependant, les termes "transporteur" et "chargeur" pouvaient susciter des problèmes d'interprétation, compte tenu des termes employés dans la pratique commerciale, par exemple dans le cas des chartes-parties, où la partie n'était ni le chargeur ni le transporteur mais une partie initiale au contrat.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 10*

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

- Que le texte du projet d'article 10 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 36, remplacerait celui du projet d'article 10 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56;
- Que la question du maintien ou non des mots "la personne visée à l'article 34" dans le projet d'article 10 ne serait tranchée qu'après l'examen du projet d'article 34; et
- Que la référence aux parties initiales au contrat de transport (Variante A) serait conservée aux alinéas a) et b) du projet d'article 10 et que la référence au transporteur et au chargeur (Variante B) serait supprimée.

**Projet d'article 20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes**

141. On a rappelé qu'il avait été proposé d'insérer, dans le projet d'article 20, un nouveau paragraphe 5, figurant au paragraphe 44 du document A/CN.9/WG.III/WP.61. Il a été indiqué que ce projet de disposition visait à résoudre certaines difficultés liées à l'articulation entre le projet d'article 8, sur le champ d'application général du projet de convention, et le projet d'article 20, sur la responsabilité des parties exécutantes maritimes. Cette disposition avait tout particulièrement pour but d'empêcher que le projet de convention s'applique aux parties exécutantes maritimes qui exerçaient l'intégralité de leurs activités dans des États non contractants.

142. En réponse à une question, il a été expliqué que les mots "réception initiale" et "livraison finale" dans le paragraphe 5 correspondaient au texte adopté au projet d'article 77 (voir A/CN.9/591, par. 41), et qu'ils visaient à clarifier les choses pour éviter l'application du projet de convention aux parties exécutantes maritimes qui transportaient les marchandises d'un État non contractant à un autre État non contractant mais qui effectuaient un transbordement dans un port d'un État contractant au cours du voyage.

143. En réponse à une autre question, il a également été expliqué que le paragraphe 5 parlait du "lieu" où les marchandises étaient reçues ou livrées et non du "port", car une référence au "port" risquait de laisser subsister une lacune dans le champ d'application pendant que les marchandises étaient sous la garde de la partie exécutante maritime, dans les cas où celle-ci recevait ou livrait les marchandises en dehors de la zone portuaire dans un lieu à l'intérieur du pays.

144. Il a été proposé de passer en revue le texte du projet de convention pour y repérer les autres références aux parties exécutantes maritimes et vérifier si le paragraphe 5 devrait exclure seulement l'application du projet d'article 20 ou s'il devrait mentionner l'ensemble du projet de convention.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 5 du projet d'article 20*

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

- Que le texte du projet de paragraphe 5 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 44, devrait être inséré dans le projet de convention; et
- Que le secrétariat devrait être prié d'examiner les autres références aux parties exécutantes maritimes dans le projet de convention pour vérifier si les mots "le présent article" étaient appropriés.

**Projet d'article 94 relatif à la validité de certaines clauses contractuelles**

146. On a rappelé au Groupe de travail la teneur du projet d'article 94, qui traitait de la nature impérative du projet de convention pour ce qui était des obligations et des responsabilités du transporteur dans le paragraphe 1 et, dans le paragraphe 2, des obligations et des responsabilités du chargeur, de l'expéditeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur et du chargeur documentaire visé dans le projet d'article 34.

*Version A/CN.9/WG.III/WP.56 ou A/CN.9/WG.III/WP.61*

147. Le Groupe de travail a commencé par examiner la question générale de savoir s'il préférerait le texte du projet d'article 94 énoncé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, ou celui qui était énoncé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61. De l'avis général, la teneur des deux versions du texte était censée être identique, mais le libellé du texte figurant au paragraphe 46 du document A/CN.9/WG.III/WP.61 était plus clair, et par conséquent, préférable.

*Projet de paragraphe 2*

148. On a rappelé au Groupe de travail la teneur du projet de paragraphe 2, qui figurait entre crochets dans les deux documents, A/CN.9/WG.III/WP.56 et A/CN.9/WG.III/WP.61, et qui traitait expressément de la nature impérative que pourrait avoir le projet de convention pour ce qui était des obligations et des responsabilités du chargeur, de l'expéditeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire visé dans le projet d'article 34. Dans ce contexte, le Groupe de travail a été amené à examiner s'il fallait ou non conserver dans son intégralité le texte du projet de paragraphe 2 et, dans l'affirmative, s'il fallait supprimer ou conserver l'expression "[ou alourdit]" aux alinéas a) et b) dudit paragraphe.

149. Il a été proposé que le projet de paragraphe 2 soit supprimé dans son intégralité car, a-t-on estimé, conformément au droit commercial, des dispositions impératives n'étaient nécessaires que pour protéger certaines parties, comme celles qui avaient un pouvoir de négociation insuffisant, et l'avis a été émis que les parties mentionnées dans le projet de paragraphe 2 n'avaient pas besoin de ce type de protection. D'autres raisons ont été invoquées en faveur de la suppression du projet de paragraphe 2. On a fait observer, notamment, que la nécessité d'établir des dispositions impératives pour protéger le chargeur et les autres parties devait être évaluée article par article, et non par le biais d'une disposition générale telle que celle énoncée dans le projet de paragraphe 2. Cette dernière opinion, de même que la proposition tendant à supprimer le projet de paragraphe 2 dans son intégralité, ont bénéficié d'un certain soutien.

150. Selon une autre opinion, le projet de paragraphe 2 devait être conservé, et les crochets supprimés, car cette disposition constituait un contrepois adéquat à la disposition similaire contenue dans le projet de paragraphe 1, qui concernait les obligations et les responsabilités du transporteur. On a également fait observer que non seulement les chargeurs et les transporteurs devaient être protégés aux termes du projet de convention, mais aussi les destinataires, et que ces derniers devaient pouvoir se fier aux normes applicables aux chargeurs et aux transporteurs énoncées dans le projet de convention, sans courir le risque que l'on s'en écarte. Il a aussi été dit qu'en conservant certaines dispositions impératives dans le projet de convention, on contribuait également à la sûreté et à la bonne marche du transport des marchandises.

151. Pour ce qui était de l'expression "[ou alourdit]" employée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2, on a suggéré qu'elle soit supprimée, au moins à l'alinéa b), puisqu'il n'était pas possible d'augmenter le niveau de responsabilité actuellement illimité du chargeur dans le projet de convention. L'avis contraire a toutefois été lui aussi exprimé, à savoir que l'expression devait être conservée et les crochets

supprimés pour faire en sorte que les chargeurs, qui étaient déjà exposés à une responsabilité illimitée fondée sur la faute, ne soient pas exposés, le cas échéant, à une responsabilité illimitée sans faute, si les clauses contractuelles faisaient passer la norme relative aux obligations du chargeur d'un régime de responsabilité fondée sur la faute à celui d'une responsabilité sans faute. Ces deux opinions ont chacune reçu un certain soutien.

152. On a suggéré de différer l'examen du projet de paragraphe 2 jusqu'à ce que le Groupe de travail ait examiné le projet de chapitre 8 relatif aux obligations du chargeur, ultérieurement au cours de sa session. Tout en soulignant que cette manière de procéder ne résoudrait pas toutes les questions en suspens liées au projet de paragraphe 2, puisque ce dernier ne se limitait pas aux chargeurs, on a estimé que l'examen du projet de chapitre 8 pourrait néanmoins être utile à cet égard.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 94*

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

- Que le texte du projet de paragraphe 1 pouvait être conservé dans le projet de convention, tel qu'il figurait au paragraphe 46 du document A/CN.9/WG.III/WP.61; et
- Que le projet de paragraphe 2 serait conservé pour le moment tel qu'il figurait au paragraphe 46 du document A/CN.9/WG.III/WP.61, et que l'examen de son libellé reprendrait lorsque le Groupe de travail aurait examiné le projet de chapitre 8 relatif aux obligations du chargeur.

#### **Projet d'article 95. Règles spéciales pour les contrats de tonnage**

154. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'à sa seizième session, il avait prié le Comité maritime international de préparer un document explicatif sur le traitement des contrats de tonnage dans le projet de convention pour illustrer plus en détail leurs implications juridiques et pratiques (voir A/CN.9/591, par. 221 et 244) et qu'un document avait été établi en conséquence (A/CN.9/WG.III/WP.66). Il lui a également été rappelé les travaux antérieurs qu'il avait menés à sa quinzième session (voir A/CN.9/576, par. 52 à 104) pour élaborer des dispositions sur les contrats de tonnage, et qui avaient abouti à l'actuel texte de compromis soigneusement mis au point (A/CN.9/WG.III/WP.56). Enfin, il a été noté qu'une version légèrement modifiée des dispositions sur les contrats de tonnage était présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61 (voir par. 49) pour que le Groupe de travail l'examine, mais que, sauf indication contraire, cette version visait uniquement à améliorer la rédaction (voir A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 49 à 61).

#### *Projet de paragraphe 1*

155. Malgré le large consensus qui s'était dégagé au sein du Groupe de travail à sa quinzième session concernant la liberté contractuelle dans les contrats de tonnage, on s'est à nouveau inquiété du risque de recours abusif à ce type de contrat dans le but de déroger aux dispositions du projet de convention, notamment dans les cas où le volume d'échanges pouvait être important. On a exprimé la crainte qu'il soit peut-être jugé incohérent de prévoir une si large liberté contractuelle de déroger à une convention obligatoire et on a estimé qu'une approche préférable consisterait à établir une liste des dispositions spécifiques susceptibles de dérogation. Selon un



autre avis, les projets de paragraphes 1 et 5 et la définition des contrats de tonnage dans le projet d'article premier répondaient ensemble aux craintes émises précédemment au sujet de la protection suffisante à assurer aux parties contractantes. On s'est toutefois déclaré préoccupé par le fait que, si une certaine liberté contractuelle était généralement souhaitable et que les contrats de tonnage n'étaient pas forcément contestables, l'alinéa b) du projet de paragraphe 1 risquait de ne pas protéger suffisamment les parties à ce type de contrat.

156. Dans l'ensemble, le Groupe de travail a fermement appuyé à la fois le régime général des contrats de tonnage prévu par le projet de convention et la version reformulée du projet de paragraphe 1, tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61. On a estimé que le cadre juridique des contrats de tonnage établissait un équilibre suffisant entre la nécessité d'offrir une certaine flexibilité commerciale en permettant de déroger au projet de convention dans certaines situations et la protection adéquate des parties contractantes.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 1*

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

- Que le projet de paragraphe 1, tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61, était généralement acceptable, aussi bien dans son approche que dans sa reformulation.

#### *Projet de paragraphe 4 – Dispositions auxquelles il ne peut être dérogé*

158. Le Groupe de travail a ensuite examiné la question de savoir s'il était souhaitable de prévoir dans le régime des contrats de tonnage établi par le projet de convention une liste de dispositions absolument impératives auxquelles il ne pourrait être dérogé, indépendamment de toute convention, comme celle qui était prévue dans le projet de paragraphe 4, tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61.

159. On s'est quelque peu inquiété de l'inclusion d'une telle disposition dans le projet de convention au motif qu'elle pourrait servir, dans l'interprétation ultérieure de la convention, à réintroduire le concept d'obligation absolue qui avait été soigneusement évité lors de l'élaboration des dispositions. La crainte était que certains pays pourraient utiliser la doctrine des obligations absolues pour passer outre aux dispositions du projet de convention sur la répartition de la responsabilité en cas de perte ou dommage dû à des causes multiples, ce qui serait une conséquence particulièrement indésirable. L'avis a par ailleurs été émis qu'une disposition comme celle du projet de paragraphe 4, qu'elle soit incluse ou non, aurait peu d'effet pratique car elle énumérerait forcément des dispositions manifestement impératives auxquelles il ne pourrait être dérogé. Selon un autre avis, les parties à un contrat de tonnage devraient jouir d'une pleine liberté contractuelle, de sorte que la seule obligation à laquelle elles ne pourraient déroger serait la responsabilité pour comportement intentionnel ou téméraire.

160. Cependant, on a fermement appuyé l'idée d'inclure dans le projet de convention une liste des dispositions impératives auxquelles il ne pourrait jamais être dérogé en vertu du régime des contrats de tonnage prévu par le projet de convention. Il a été estimé que même s'il y avait un risque de résurgence de la doctrine des obligations absolues, il serait plus dangereux de laisser le soin d'établir

la liste des dispositions impératives aux tribunaux interprétant le projet de convention. Il a été estimé, en outre, que l'inclusion d'une disposition comme le projet de paragraphe 4 formait une partie importante du compromis global destiné à fournir une protection suffisante aux parties contractantes dans le cadre des contrats de tonnage.

*Liste des dispositions dans le projet de paragraphe 4*

161. Le Groupe de travail s'est aussi demandé quelles dispositions devraient figurer dans la liste établie dans le projet de paragraphe 4. Pour certains, seules les dispositions comportant un élément d'ordre public méritant protection devraient être conservées, telles que l'obligation de navigabilité imposée dans le projet d'article 16 et la disposition relative aux marchandises dangereuses du projet d'article 33. Des doutes ont été émis sur le point de savoir s'il convenait d'inclure l'obligation faite au chargeur dans le projet d'article 30 de fournir des informations et des instructions. On s'est aussi demandé si le texte renvoyant au projet d'article 66 était rédigé aussi clairement qu'il pouvait l'être. Bien qu'il ait été estimé que les parties ne devraient pas avoir la possibilité de déroger à la responsabilité pour un acte intentionnel, cela n'était pas formulé clairement dans le libellé du projet de paragraphe 4, qu'il faudrait peut-être améliorer. Des suggestions ont été faites pour allonger la liste des dispositions mentionnées dans le projet de paragraphe 4, par exemple y inclure les projets d'articles 11, 13, 14-1 et 17. Enfin, selon un autre avis, qui a été appuyé, toutes les références contenues dans l'actuel projet de paragraphe 4, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, devraient être conservées et les crochets supprimés.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 4*

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

- Qu'il faudrait conserver dans le projet de convention le projet de paragraphe 4 tel qu'il figure au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61;
- Qu'il faudrait supprimer les crochets dans le projet de paragraphe 4 et conserver les références placées entre ces crochets; et
- Qu'il faudrait conserver la référence au projet d'article 66 et la clarifier de manière adéquate.

*Projet de paragraphe 5 b)*

163. Le Groupe de travail a examiné le texte modifié, tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61, du projet de paragraphe 5 b) qui fixait les conditions dans lesquelles des tiers pouvaient consentir à être liés par les clauses d'un contrat de tonnage. Il a été expliqué que la première phrase de ce projet de paragraphe visait à poser le principe selon lequel les tiers ne seraient pas liés par les clauses d'un contrat de tonnage en vertu du projet de convention, à moins d'y avoir expressément consenti, tandis que la deuxième phrase abordait la question de la preuve du consentement exprès, et visait notamment à éviter que l'acceptation d'un document contenant des dispositions types puisse être interprétée comme un consentement exprès à être lié par les clauses d'un contrat de tonnage qui dérogeaient au projet de convention.

164. L'avis a été émis que la deuxième phrase du projet de paragraphe 5 b), jugée inutile eu égard à la première, devrait être supprimée, mais un large appui a été exprimé en faveur de son maintien au motif qu'elle offrait une protection importante aux tiers en fixant les conditions minimales du consentement.

165. En réponse à une question, il a été indiqué que les tiers qui n'exprimaient pas leur consentement à être liés par les clauses d'un contrat de tonnage en application du projet d'article 95 seraient protégés en vertu du régime général du projet de convention et ne seraient pas liés par les clauses du contrat de tonnage qui dérogeaient au projet de convention. Il a été indiqué en outre que, par exemple, lorsque la limite de la responsabilité du transporteur fixée dans un contrat de tonnage était inférieure à celle fixée par le projet de convention, un tiers n'ayant pas exprimé son consentement à être lié par les clauses du contrat ne serait pas lié par cette limite inférieure et aurait droit au montant total des dommages-intérêts autorisés dans la limite établie par le projet de convention. Il a toutefois été dit que les conséquences de l'absence de consentement exprès d'un tiers aux clauses d'un contrat de tonnage devraient être explicitées dans le projet d'article.

166. On a exprimé la crainte que la deuxième phrase du projet de paragraphe 5 b), qui fixait les conditions pour que les tiers soient liés par un contrat de tonnage, ne risque de donner lieu à des difficultés d'interprétation. Il a été dit que le projet de disposition devrait énoncer plus clairement les deux exigences imposées, à savoir que l'obligation était faite à la partie initiale d'informer les tiers des dérogations au projet de convention, et qu'il ne suffisait pas d'exprimer le consentement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport pour satisfaire à l'exigence du consentement exprès.

167. Il a été dit, en outre, que le projet de paragraphe 5 b) ne devrait pas permettre à une partie qui avait causé le défaut de consentement exprès du tiers, par exemple, en omettant de l'aviser des dérogations au projet de convention, de tirer parti de son propre manquement en invoquant les dispositions du projet de convention sur lesquelles les dérogations auraient prévalu. On a aussi expliqué que, par exemple, dans le cas où les parties à un contrat de tonnage étaient convenues de fixer une limite de la responsabilité pour perte des marchandises supérieure à celle qui était prévue dans le projet de convention et que le transporteur avait omis d'aviser le tiers de cette dérogation, le transporteur ne devrait pas pouvoir invoquer la limite inférieure fixée dans le projet de convention mais devrait être tenu d'appliquer les clauses convenues dans le contrat de tonnage, malgré l'absence de consentement du tiers.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 5 b)*

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

- Que les principes sur lesquels reposait le projet de paragraphe 5 b), tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61, étaient acceptables; et
- Que le secrétariat devrait préparer une nouvelle version du projet de paragraphe 5 b) en tenant compte des vues exprimées ci-dessus.

*Projet de paragraphe 5 c)*

169. Le Groupe de travail a ensuite examiné le bien fondé du projet de paragraphe 5 c), tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61, qui imposait la charge de prouver la validité d'une dérogation au projet de convention à la partie qui invoquait la dérogation contenue dans un contrat de tonnage. Il a été précisé que le champ du projet de disposition avait été élargi par rapport à ce que prévoyait la disposition correspondante dans la dernière phrase du projet d'article 95-6 b) dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, de façon à étendre la charge de la preuve à toute partie se prévalant de la dérogation. La nouvelle version du projet de paragraphe 5 c), telle qu'elle figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61, a été soutenue.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 5 c)*

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

- Que le projet de paragraphe 5 c), tel qu'il figurait au paragraphe 49 du document A/CN.9/WG.III/WP.61, était acceptable.

**Projet d'article 96. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises**

171. Il a été proposé de supprimer le projet d'article 96 du projet de convention au motif que le commerce d'animaux vivants était un cas spécial qui sortait généralement du champ d'application des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby. En réponse, on a fait observer que le Groupe de travail avait déjà décidé de conserver ce projet de disposition (voir A/CN.9/572, par. 109). Il a également été dit que l'on pourrait préparer certaines modifications rédactionnelles, compte tenu des propositions contenues dans les paragraphes 63 à 67 du document A/CN.9/WG.III/WP.61.

*Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 96*

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

- Que le projet d'article 96, tel qu'il figurait au paragraphe 62 du document A/CN.9/WG.III/WP.61, était acceptable quant au fond, sous réserve de toute modification rédactionnelle nécessaire.

**Obligations du chargeur – Chapitre 8**

173. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du chapitre du projet de convention sur les obligations du chargeur remontait à ses treizième et seizième sessions (voir A/CN.9/552, par. 118 à 161, et A/CN.9/591, par. 104 à 187). Il a également été rappelé que des propositions de texte révisé concernant les obligations du chargeur lui avaient été présentées pour examen à sa session en cours (voir A/CN.9/WG.III/WP.67 et A/CN.9/WG.III/WP.69).

174. Le Groupe de travail a approuvé la suggestion selon laquelle il devrait examiner les obligations du chargeur sur la base des propositions précitées en tenant compte des questions en suspens ci-après jugées fondamentales:

a) La modification ou non du projet d'article 29, relatif à l'obligation du transporteur d'aider le chargeur en lui fournissant des informations et des instructions, pour en faire une disposition sur le droit du chargeur de demander et d'obtenir des informations suffisantes ou une disposition générale fondée sur la coopération mutuelle entre le chargeur et le transporteur et, compte tenu de la décision prise sur ce point, le maintien ou non du projet d'article 18;

b) L'élargissement ou non du champ d'application du projet d'article 29 au projet d'article 30, et éventuellement au projet d'article 33;

c) L'énonciation appropriée de l'obligation, dans le projet d'article 30 b), sur le respect par le chargeur des règles, règlements et autres exigences des autorités;

d) Le traitement dans le projet de convention des dommages indirects causés par des retards de la part à la fois du chargeur et du transporteur; et

e) Toute question supplémentaire sur les obligations du chargeur intéressant le Groupe de travail.

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

175. Il a été dit au Groupe de travail que trois variantes (A, B et C) du projet d'article 29 figurant au paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.67 étaient soumises à son examen, de même qu'un texte supplémentaire présenté pour ce même projet d'article, au paragraphe 3 du document A/CN.9/WG.III/WP.69, identique à la variante C à l'exception de son titre et de l'emploi, dans la version anglaise, du mot "cargo" au lieu de "goods".

#### *Variantes A, B ou C du projet d'article 29*

176. La variante A, qui correspondait au texte figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, n'a reçu que peu de soutien dans le Groupe de travail, bien qu'il ait été dit qu'elle ne semblait pas différer sur le fond de la variante B.

177. La variante B a été préférée par un certain nombre de délégations pour différentes raisons. Même si elle était formulée sous l'angle du droit du chargeur, il a été estimé qu'elle exprimait de façon satisfaisante l'idée privilégiée par le Groupe de travail à sa session précédente (voir A/CN.9/591, par. 121 à 127), à savoir que la disposition devrait porter sur la coopération mutuelle entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et la bonne exécution du contrat de transport. Cette idée ressortait très clairement du fait que le projet d'article 29 renvoyait aux projets d'articles 28 et 30, qui contenaient les obligations principales du chargeur, et indiquait ainsi que le transporteur devait fournir l'assistance nécessaire au chargeur pour lui permettre de remplir ces obligations. Il a été proposé que les mots "dont le transporteur a connaissance et que le chargeur aura spécifiées" soient insérés dans la variante B après le mot "accessibles". L'avis selon lequel, dans la variante B, l'obligation pour le transporteur de fournir les informations demandées devrait être soumise à certaines limites a bénéficié d'un certain soutien, mais il a été dit que l'insertion du texte proposé pourrait permettre trop facilement au transporteur de se soustraire à l'obligation d'assister le chargeur en lui fournissant les informations nécessaires.

178. La variante C du projet d'article 29 a également été soutenue. L'avis a été émis que cette variante était une disposition plus générale, qui exprimait mieux l'opinion privilégiée par le Groupe de travail à sa dernière session, comme cela a été dit au paragraphe précédent. L'obligation de "bonne foi" énoncée dans cette variante a cependant suscité quelque inquiétude, car bien que courante dans certains systèmes juridiques, elle pourrait être considérée comme purement incitative dans d'autres.

179. Selon un autre avis encore, les variantes B et C ne différaient pas substantiellement et certains ont estimé qu'il était difficile de choisir entre les deux. Il a néanmoins été convenu dans l'ensemble que la variante C était plus large et plus générale que la variante B. On s'est cependant inquiété de ce que cette variante C prévoyait une règle si générale et si élémentaire qu'elle ne précisait pas suffisamment les droits ou obligations juridiques. Il a été estimé que la variante B remplissait mieux cette fonction et qu'elle constituait une position intermédiaire entre l'énonciation d'obligations strictes et celle d'une obligation générale des deux parties de coopérer. Par ailleurs, certains ont émis l'avis que, si le Groupe de travail n'acceptait pas de limiter les informations qu'un transporteur serait obligé de fournir en vertu de la variante B, ou si la référence au projet d'article 30 dans cette variante était supprimée (voir par. 182 à 184 et 186 ci-dessous), la variante C conviendrait mieux pour le projet d'article 29.

180. Il a été estimé que, compte tenu de l'importance de l'obligation mutuelle du chargeur et du transporteur de coopérer dans la fourniture d'informations pour l'exécution du contrat de transport, il vaudrait mieux mettre cette obligation plus en évidence dans le projet de chapitre. On a dit qu'il serait possible d'y parvenir en incorporant le contenu du projet d'article 29 dans le projet d'article 28-1. Une autre proposition rédactionnelle a été d'élargir la référence actuelle, dans la variante C, aux "informations et instructions requises pour la manutention et le transport sûrs des marchandises", qui pourrait être interprétée de manière trop restrictive comme renvoyant uniquement au projet d'article 30 a) et b) (voir par. 183 et 184 ci-dessous).

181. Selon un autre point de vue, le projet d'article 31 était le fondement de la responsabilité du chargeur et, dès lors que cette disposition essentielle appliquait la règle de la responsabilité pour faute au chargeur pour non-respect des obligations qui lui incombaient en vertu des projets d'articles 28 et 30, le projet d'article 29 était inutile et devrait être supprimé. La suppression pure et simple de ce projet d'article n'a pas été appuyée. En revanche, l'avis selon lequel l'examen des projets d'articles 29 et 30 par le Groupe de travail dépendait de celui du projet d'article 31 énonçant une règle appropriée de responsabilité pour faute en rapport avec les obligations du chargeur a été fortement soutenu. De plus, il a été observé qu'il devait aussi être tenu compte du projet d'article 17-3 h) dans la discussion, car il exonérait le transporteur de tout ou partie de sa responsabilité s'il pouvait prouver que la perte ou le dommage subi par les marchandises étaient dus à un acte ou à une omission du chargeur.

*Renvoi dans le projet d'article 29 au projet d'article 30*

182. Il a été proposé d'étendre le champ d'application du projet d'article 29 en y faisant référence au projet d'article 30 et éventuellement au projet d'article 33-2. Selon un avis, il serait sans doute difficile de restreindre le projet d'article 30 en en modifiant le libellé, mais le fait de soumettre la disposition aux obligations

mutuelles du projet d'article 29 serait un bon moyen de limiter l'étendue des obligations incombant au chargeur dans ce projet d'article 30.

183. Des doutes ont été émis quant à l'opportunité d'insérer dans le projet d'article 29 une référence au projet d'article 30. Il a été estimé que le renvoi au projet d'article 28 était suffisant, car le projet d'article 29 avait pour objet d'apporter au chargeur toute aide nécessaire en matière d'information émanant du transporteur afin qu'il puisse s'acquitter de son obligation de préparer convenablement les marchandises pour le transport. On a estimé que les obligations imposées au chargeur par le projet d'article 30 avaient trait à des informations qui relevaient largement, sinon exclusivement, de celui-ci et que, par conséquent, le transporteur ne pouvait l'aider à les obtenir. On a noté, en particulier, que les alinéas a) et c) du projet d'article 30 concernaient la manutention et les caractéristiques des marchandises, aspects pour lesquels, selon un avis, le transporteur ne pouvait être d'un grand secours. Cet avis a bénéficié d'un certain soutien.

184. Des préoccupations ont toutefois été formulées à propos de certains alinéas du projet d'article 30. Certains ont appuyé l'insertion dans le projet d'article 29 d'un renvoi à l'alinéa a), mais un soutien plus large a été exprimé en faveur de l'inclusion d'une référence à l'alinéa b) seulement, car il a été estimé que ce dernier, en mentionnant le "transport prévu", exigeait clairement que certaines informations soient fournies par le transporteur au chargeur afin que celui-ci puisse s'acquitter des obligations imposées par ce même alinéa. On a exprimé la crainte, cependant, que l'insertion dans le projet d'article 29 d'un renvoi à l'alinéa b) du projet d'article 30 n'ait pour effet de réglementer de manière excessive l'obligation énoncée dans cet alinéa au point d'enfermer le chargeur et le transporteur dans un cercle vicieux où ils se renverraient la responsabilité d'un défaut d'information. Cet exemple, a-t-on dit, montrait, en particulier, que la version plus générale du projet d'article 29 proposée dans la variante C (voir ci-dessus par. 179 et 180) était préférable à la variante B pour éviter les difficultés posées par un excès de détail.

#### *Maintien du projet d'article 18*

185. L'avis a été émis que la décision du Groupe de travail concernant le choix entre les variantes A, B ou C du projet d'article 29 dépendait, dans une certaine mesure, de sa décision de conserver ou non le projet d'article 18 dans le projet de convention. Il a cependant été rappelé que le Groupe de travail avait décidé à sa session précédente de supprimer ce projet d'article en attendant les instructions de quelques délégations (voir A/CN.9/591, par. 184 à 187). Bien qu'il ait été dit que, s'il décidait de retenir la disposition générale prévue dans la variante C du projet d'article 29, il voudrait peut-être s'interroger sur l'opportunité de maintenir la disposition plus précise sur la responsabilité du transporteur pour défaut de fourniture d'informations et d'instructions prévue dans le projet d'article 18, le Groupe de travail a décidé de supprimer ce projet d'article.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant les projets d'articles 29 et 18*

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

- De prier le secrétariat de réviser le texte du projet d'article 29 en se fondant sur l'approche de la variante C présentée dans le paragraphe 14 du document

A/CN.9/WG.III/WP.67, avec quelques modifications pour tenir compte des remarques formulées dans la discussion ci-dessus; et

- De supprimer le projet d'article 18 du projet de convention.

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

187. Il a été rappelé au Groupe de travail que trois variantes de l'alinéa b) du projet d'article 30 lui avaient été présentées pour examen: les variantes A et B au paragraphe 20 du document A/CN.9/WG.III/WP.67, et la version proposée au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.69. Il a été expliqué que la variante A correspondait au texte de l'alinéa b) tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, et que le texte du paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.69 différait légèrement de celui de la variante B en ce qui concerne tant le chapeau du projet d'article que le texte de l'alinéa b) même.

*Chapeau du projet d'article 30*

188. Il a été expliqué que, dans le texte du chapeau du projet d'article 30 figurant au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.69, les mots "concernant les marchandises" avaient été insérés après le mot "documents". L'insertion de ces mots a été généralement approuvée car elle rendait les obligations énoncées dans ce projet d'article plus précises et leur étendue plus appropriée.

*Texte de l'alinéa b) du projet d'article 30*

189. Une certaine préférence a été exprimée pour la variante A, car son libellé était simple pour une disposition dont il a été dit qu'elle devenait très complexe lorsque l'on cherchait à entrer davantage dans le détail. D'aucuns ont cependant rétorqué que cette variante était trop générale et trop imprécise et qu'il fallait plus de détails pour bien circonscrire les obligations d'information du chargeur.

190. Il a été expliqué que, si une règle de responsabilité fondée sur la faute du chargeur comme prévue dans le projet d'article 31 aiderait à limiter l'étendue des obligations du chargeur dans le projet d'article 30, il a été estimé que l'alinéa b) de ce dernier devrait aussi être davantage précisé. Il a été expliqué que le texte de cet alinéa tel que proposé au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.69 visait à montrer clairement que les informations demandées au chargeur conformément aux règles, règlements et autres exigences des autorités publiques seraient probablement sollicitées dans deux scénarios: si le chargeur était tenu par la loi applicable de fournir ces informations, ou si le transporteur avisait le chargeur en temps utile des informations dont il avait besoin. Il a en outre été estimé que le chargeur ne serait pas tenu de fournir ces informations si le transporteur y avait déjà raisonnablement accès.

191. Si le texte, plus précis, du projet d'alinéa b) contenu dans le paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.69 a été généralement appuyé, sa structure a suscité quelques préoccupations. Il a été dit que, si les mots "loi applicable" dans le projet de sous-alinéa i) étaient censés désigner les règles impératives de droit public, cette disposition ne devrait pas figurer en tant qu'alternative au sous-alinéa ii), car les règles de droit public s'appliqueraient qu'elles soient ou non mentionnées dans le projet de convention. Des questions ont été posées, par ailleurs, sur les types de



scénarios envisagés dans le projet de sous-alinéa i). Il a été précisé, en réponse, que cette disposition visait à satisfaire, par exemple, à certaines obligations en matière de sûreté, telles que celles faites au transporteur de remettre le manifeste, pour lequel il devrait obtenir des informations auprès du chargeur, aux autorités douanières d'un pays donné 24 heures avant le chargement du navire pour l'importation des marchandises dans ce pays.

192. Plusieurs questions ont également été soulevées à propos du libellé de l'alinéa b) proposé au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.69. On s'est inquiété de l'emploi des mots "government authorities" en anglais, jugés imprécis, et il a été estimé que des expressions telles que "local authorities" (autorités locales) ou "public authorities" (autorités publiques) ou simplement "authorities" (autorités) conviendraient mieux. Des inquiétudes ont aussi été exprimées à propos des termes "règles et règlements" et l'on a dit qu'il faudrait peut-être revoir ce texte. Les mots "loi applicable" ont également suscité plusieurs préoccupations, car ils pouvaient désigner la loi du contrat de transport ou les règles de droit public, et il a été estimé que le texte pourrait gagner en clarté si on les supprimait purement et simplement. On s'est aussi demandé si les mots "le chargeur est tenu par la loi applicable" étaient appropriés, car il était peu probable qu'une loi spécifique qui devait fournir les informations en question. Il a été proposé également de remplacer "indique en temps utile" par "notifie en temps utile" et de faire également référence au "transport prévu" comme dans la variante A.

193. En outre, compte tenu des discussions ci-dessus, plusieurs délégations ont réaffirmé qu'il importait de conserver pour le chargeur un régime de responsabilité fondée sur la faute comme prévu au projet d'article 31.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant l'alinéa b) du projet d'article 30*

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

- De fonder le texte de l'alinéa b) du projet d'article 30 sur celui figurant au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.69; et
- De prier le secrétariat d'apporter les modifications nécessaires à ce texte en tenant compte des préoccupations soulevées dans les paragraphes ci-dessus.

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

##### *Nécessité d'une obligation semblable à celle prévue dans le projet d'article 29*

195. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'à sa seizième session on avait exprimé la crainte que le paragraphe du projet d'article 33 faisant obligation au chargeur d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément aux règles locales applicables selon l'étape du transport n'impose des contraintes trop lourdes au chargeur, si ce dernier ignorait l'itinéraire prévu (voir A/CN.9/591, par. 163). L'idée avait alors été émise qu'il serait peut-être souhaitable de demander au transporteur de fournir les informations nécessaires au chargeur pour permettre à ce dernier de s'acquitter de ses obligations au titre du projet d'article 33. Il a été proposé, pour répondre à cette préoccupation, d'insérer dans le projet d'article 33 un nouveau paragraphe 4, tel qu'il figurait au paragraphe 31 du document A/CN.9/WG.III/WP.67.

196. Compte tenu de la décision du Groupe de travail de réviser la variante C du projet d'article 29 qui énonçait une obligation générale de coopération mutuelle entre le chargeur et le transporteur (voir le paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.67), il a été estimé que ce nouveau paragraphe 4, ayant pour but de refléter les obligations plus précises de la variante B du projet d'article 29, ne conviendrait pas. Le Groupe de travail dans son ensemble a appuyé l'avis selon lequel un libellé approprié, fondé sur l'approche adoptée dans la variante C du projet d'article 29, rendrait l'insertion de ce paragraphe inutile.

197. Il a toutefois été rétorqué que, puisque le projet d'article 30 b) ii) (figurant au paragraphe 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.69) concernant l'obligation du transporteur d'indiquer en temps utile au chargeur les informations dont il avait besoin était encore jugé nécessaire malgré l'adoption d'une disposition semblable à la variante C du projet d'article 29, il faudrait peut-être aussi clarifier davantage l'obligation faite dans le projet d'article 33. Compte tenu de cette possibilité, il a été estimé que le projet de nouveau paragraphe 4 devrait être inséré entre crochets dans le projet d'article 33 pour examen ultérieur par le Groupe de travail, ou bien qu'une disposition semblable au projet d'article 30 b) qui limiterait l'obligation du chargeur pourrait être insérée dans le paragraphe approprié du projet d'article 33. En réponse, il a été dit que, l'obligation faite dans le projet d'article 30 b) étant beaucoup plus large que celle imposée dans le projet d'article 33, on devait la circonscrire plus précisément et non se fonder simplement sur l'obligation générale de coopération mutuelle énoncée dans la variante C du projet d'article 29.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet de paragraphe 4*

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

- Que le projet de paragraphe 4 serait inutile et pouvait être supprimé, à condition que la version révisée du projet d'article 29, fondée sur l'approche adoptée dans la variante C (du paragraphe 14 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.67), suffise à répondre aux préoccupations exprimées au sujet de l'échange des informations nécessaires pour permettre au chargeur de s'acquitter de ses obligations au titre du projet d'article 33.

#### **Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur en cas de retard**

##### *Retard*

199. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait examiné pour la dernière fois la question de la responsabilité du chargeur en cas de retard à sa seizième session (voir A/CN.9/591, par. 133 et 143 à 147) et que des propositions écrites sur le sujet lui avaient été soumises pour examen (voir A/CN.9/WG.III/WP.67, par. 22, et A/CN.9/WG.III/WP.69, par. 8 à 14). Il a été indiqué que le "retard" était une question importante dans le chapitre sur les obligations du chargeur, qui restait en suspens, car elle posait des problèmes complexes.

200. Le maintien des dispositions du projet de convention qui traitaient de la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de retard a été appuyé. On a indiqué que de telles dispositions, qui n'existaient pas dans des instruments antérieurs comme les Règles de La Haye, apporteraient une contribution importante à la modernisation du droit des transports. Il a aussi été rappelé que le respect des délais revêtait une importance majeure dans le transport régulier et dans les

arrangements logistiques modernes du monde commercial. Il a aussi été indiqué que les autres personnes concernées par les opérations, en particulier le destinataire, devaient être protégées contre toutes pertes dues au chargeur ou au transporteur. On a signalé que le Groupe de travail avait déjà achevé son examen de la question de la responsabilité du transporteur en cas de retard à sa treizième session (voir A/CN.9/552, par. 18 à 31), et que cette responsabilité était régie par le projet d'article 22, à l'exception du niveau de limitation de la responsabilité, qui était traité au projet d'article 65 dans le chapitre sur la limitation de la responsabilité. Il a donc été indiqué que le Groupe de travail ne devrait pas rouvrir le débat sur ce projet d'article.

201. L'inclusion dans le projet de convention de dispositions tant pour le chargeur que pour le transporteur sur les dommages indirects résultant d'un retard a toutefois suscité de fortes objections. On a signalé qu'une telle inclusion risquait d'exposer le chargeur à une responsabilité énorme et illimitée. On a expliqué, par exemple, que le défaut de fourniture d'un document par le chargeur pourrait empêcher le déchargement d'un conteneur unique renfermant des marchandises de faible valeur et, par voie de conséquence, empêcher l'arrivée et le déchargement de tous les autres conteneurs du navire au port de destination. Il a été ajouté qu'en pareil cas, bien que des raisons d'équité puissent amener à penser que le transporteur devrait pouvoir demander réparation au chargeur pour les dommages résultant du retard dont il était responsable envers les autres chargeurs ayant des conteneurs à bord, si le chargeur était tenu pleinement responsable envers le transporteur de tous les dommages qu'il avait causés en retardant le navire, sa responsabilité pourrait non seulement avoir des incidences financières dévastatrices pour lui, mais serait aussi non assurable. On a ajouté que les problèmes liés à la fixation d'une limite raisonnable et logique qui pourrait être appliquée à la responsabilité du chargeur pour des dommages résultant d'un retard, ainsi qu'à l'établissement d'un régime de responsabilité qui rende assurables les risques potentiels associés à ce type de dommage, justifiaient la suppression de la responsabilité du chargeur en cas de retard du projet de convention. Il a aussi été indiqué que, par souci d'équité et d'équilibre, il faudrait également, dans le projet de convention, exclure les dommages indirects résultant d'un retard de la responsabilité du transporteur envers le chargeur, à moins que les parties à une expédition n'en conviennent autrement de manière expresse, car tenir un transporteur responsable envers le chargeur du retard l'exposait à des responsabilités considérables de la même manière que le serait le chargeur tenu responsable envers le transporteur.

202. En outre, il a été dit que, pour maintenir un juste équilibre dans le projet de convention, il était indispensable de prévoir une responsabilité équivalente pour un chargeur qui causerait un retard au transporteur et l'exposerait ainsi à des pertes découlant des demandes de dommages-intérêts que lui adresseraient d'autres chargeurs, et que, du fait que cette responsabilité du transporteur serait limitée, celle du chargeur devrait l'être raisonnablement aussi. Il a toutefois été ajouté que la tentative de déterminer une limite acceptable de responsabilité du chargeur en cas de dommages résultant d'un retard s'était révélée extrêmement difficile, car les transporteurs estimaient qu'une limite fondée sur le fret payé par le chargeur en tort était trop basse, tandis que les chargeurs considéraient les autres limites, comme la pleine responsabilité en cas de dommages résultant d'un retard envers tous les autres chargeurs du navire, comme trop élevées. Il a aussi été indiqué qu'un transporteur devait être équitablement protégé contre toute perte subie du fait d'un

retard occasionné par le chargeur, même si la responsabilité qui en résultait pour un chargeur pouvait être considérable. Il a été conclu que la seule solution équitable de ce dilemme consisterait à supprimer la notion de dommages pour retard du projet de convention pour ce qui était du chargeur et, sauf si une date de livraison des marchandises certaine était convenue dans un contrat de transport ou de tonnage, également pour ce qui était du transporteur. Il a donc été proposé de modifier le projet d'article 22 pour faire apparaître que la responsabilité du transporteur en cas de pertes économiques résultant d'un retard serait limitée aux cas où il avait accepté cette responsabilité.

203. Il a été rappelé que le Groupe de travail avait été saisi d'une proposition, (voir A/CN.9/WG.III/WP.69, par. 8 à 14) en vertu de laquelle le chargeur n'assumerait aucune responsabilité pour les dommages indirects découlant d'un retard et où la responsabilité du transporteur serait limitée en conséquence. Il serait possible d'obtenir ce résultat, a-t-on expliqué, en modifiant et en supprimant plusieurs références au "retard" dans le projet de convention et en insérant un nouveau projet d'article 36 bis (voir A/CN.9/WG.III/WP.69, par. 14), dont l'objet était d'éviter que l'expression "perte ou dommage subi par les marchandises" ne soit interprétée dans le projet de convention comme englobant la perte ou le dommage causé par le retard autre qu'une perte ou un dommage matériel. Il a été précisé, en réponse à une question, que les dommages indirects pour retard qui ne seraient pas susceptibles de réparation dans le texte proposé comprendraient non seulement les pertes purement économiques, mais également les pertes partiellement économiques causées, par exemple, par la fluctuation des prix sur le marché pendant la période où était survenu le retard. Il a été expliqué également que le transporteur, tout comme le chargeur, continueraient d'être tenus responsables en cas de perte ou d'endommagement matériel des marchandises conformément au projet d'article 17, de même que dans les cas où les parties étaient expressément convenues de la date de livraison.

204. On a rétorqué que la solution proposée reviendrait à priver les parties de toute voie de droit dont elles pourraient se prévaloir dans le droit national en cas de perte économique. Les préoccupations exprimées face à la difficulté de rédiger un texte satisfaisant ayant reçu un écho favorable, il a été déclaré que la solution idéale pour traiter de la responsabilité en cas de retard dans le projet de convention serait, non de limiter cette responsabilité pour le transporteur, mais de renvoyer la question au droit interne pour tous les types de pertes causées par ce retard. À cela on a ajouté que, pour exclure toute action en réparation d'une perte économique dans la proposition, il ne suffirait peut-être pas de supprimer le mot "retard" du projet de convention mais il faudrait probablement aussi insérer une disposition interdisant toute action de ce type de la part du transporteur contre le chargeur. Sur le plan de la rédaction, il a été proposé que cette disposition s'inspire du projet d'article 4, ce qui obligerait peut-être à modifier quelque peu le projet d'article 36 *bis* figurant au paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.69.

205. Le Groupe de travail a longuement examiné les suggestions ci-dessus. Il a été indiqué, par ailleurs, que le renvoi de la question de la responsabilité pour retard à la législation interne non seulement ne permettrait pas d'unifier le droit sur cette question, mais perpétuerait aussi la pratique injuste actuelle, consistant pour le transporteur à insérer, dans les connaissements, des clauses l'exonérant de toute responsabilité pour préjudice économique dû au retard, alors que le chargeur ne

disposait d'aucun moyen correspondant de se protéger. Il a été indiqué, en outre, qu'il serait souhaitable d'unifier au maximum le droit sur ce point, car cette unification améliorerait non seulement la prévisibilité juridique mais aussi l'assurabilité du risque, objectifs qui seraient compromis si la question était laissée aux différents régimes juridiques internes. Selon un autre avis, encore, il n'était pas nécessaire d'envisager la responsabilité du transporteur et du chargeur pour retard conjointement, car la responsabilité du transporteur pour retard était liée à son obligation principale de livrer les marchandises, alors que cette même responsabilité pour le chargeur concernait des obligations secondaires lui incombant. Il a été dit également que, bien que problématique, le retard ne devrait pas être trop rapidement écarté en tant que fondement de la responsabilité. Par exemple, la responsabilité du chargeur pour retard pourrait être limitée, car elle serait probablement fondée sur la faute, la charge de la preuve retomberait sur le demandeur, conformément aux règles ordinaires, et le délai de prescription de l'action pourrait être bref, éventuellement d'un an. On a aussi fait valoir, en faveur de l'insertion d'une disposition sur la responsabilité pour retard dans le projet de convention, qu'il était certes difficile mais non impossible de trouver une solution équitable pour limiter la responsabilité en cas de retard; pour preuve, certaines législations internes prévoyaient des règles sur la responsabilité du chargeur pour retard, laquelle, par exemple, était limitée par rapport au poids des marchandises expédiées. Il a été ajouté qu'une autre solution pouvait être de limiter cette responsabilité par rapport au fret payé, mais cette solution posait des problèmes, par exemple, lorsqu'on prenait comme référence le fret payé pour un conteneur de marchandises de faible valeur qui avait retardé l'arrivée d'autres conteneurs renfermant des marchandises de très grande valeur. L'avis a été exprimé qu'une règle sur la responsabilité du transporteur pour retard pourrait être insérée même s'il n'y avait pas de règle sur la responsabilité du chargeur pour retard.

206. À ces arguments, il a été répondu que, si l'unification du droit était certes un résultat souhaitable, l'assurabilité du risque dépendait non pas de l'uniformité de la règle mais de la limitation du montant de la responsabilité. Le Groupe de travail a été exhorté à ne pas sous-estimer la difficulté de la tâche. Pour trouver une solution possible, il a été invité à examiner les types de dommages qui pourraient être couverts dans un système de responsabilité pour retard, dans le projet de convention. Il a été déclaré, à cet égard, que, si les dommages matériels donneraient toujours lieu à réparation, les pertes purement économiques et les pertes partiellement économiques dues aux fluctuations de la valeur des marchandises sur le marché pendant la période du retard devraient sortir du champ d'application du projet de convention. Il a été proposé que les parties soient autorisées à déroger au projet d'article 22, relatif à la responsabilité du transporteur pour retard, dans la mesure où il avait trait à la perte économique, en exerçant leur liberté contractuelle. Il a été précisé que, dans cette disposition, le transporteur serait responsable du retard sauf convention contraire. On a cependant exprimé la crainte que, suivant le libellé final du projet d'article 94, cette liberté contractuelle ne soit utilisée également pour accroître la responsabilité du chargeur en cas de retard, résultat qui irait à l'encontre du but recherché par le projet de disposition.

*Conclusions du Groupe de travail concernant la responsabilité en cas de retard*

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

- De continuer à une prochaine session d’examiner la responsabilité en cas de retard dans le projet de convention, après avoir étudié les questions soulevées;
- D’encourager vivement la soumission de propositions écrites sur la question pour examen à sa prochaine session; et
- De suspendre l’examen des autres questions relatives aux obligations du chargeur intéressant le Groupe de travail jusqu’à ce qu’il ait étudié la question du retard dans le cadre de débats futurs.

### **Proposition sur les connaissements à personne dénommée**

208. Il a été rappelé au Groupe de travail qu’une proposition visant à insérer dans le projet de convention des dispositions relatives aux connaissements à personne dénommée était présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.68. Il a été dit que, si le régime du projet de convention dans son ensemble reposait uniquement sur les documents de transport et les enregistrements électroniques concernant le transport négociables et non négociables, on utilisait dans la pratique un autre type de document de transport, qui se situait, quelque part entre ces deux catégories, à savoir le connaissement à personne dénommée. Il a été noté que ce document était d’usage courant dans certains systèmes juridiques, mais que son appellation variait d’un pays à l’autre et que les règles le régissant différaient, y compris parfois dans un même pays. En outre, bien que, pensait-on, le cadre juridique établi dans le projet de convention rende superflue l’insertion de dispositions sur ce connaissement, il fallait néanmoins prévoir dans ce projet quelques règles à son sujet, car on ne pouvait s’attendre à ce que la pratique commerciale change immédiatement dès l’entrée en vigueur d’un quelconque nouveau régime. Le Groupe de travail est convenu de limiter son examen à sa session en cours aux deux principales questions – celles de savoir si des dispositions sur le sujet devraient être incluses dans le projet de convention et comment définir les connaissements à personne dénommée –, et a laissé de côté les autres questions pour des débats futurs.

*Les connaissements à personne dénommée devraient-ils être inclus?*

209. Selon une opinion, si l’on considérait que le cadre établi par le projet de convention englobait tous les types de documents nécessaires, le fait de prévoir des dispositions sur ce document intermédiaire inhabituel doté de caractéristiques incertaines pourrait être perçu comme une incitation à son utilisation et il vaudrait mieux mettre un terme à de telles anomalies. Il était donc préférable – a-t-on dit – de ne pas traiter des connaissements à personne dénommée dans le projet de convention et de les soumettre plutôt au régime général des documents négociables ou non négociables.

210. Selon le point de vue opposé, il fallait traiter des connaissements à personne dénommée dans le projet de convention car le fait de leur appliquer ainsi au moins quelques règles uniformes aurait pour effet bénéfique de réduire l’insécurité juridique qui entourait leur utilisation. Selon certains, bien que ce type de connaissement ne soit pas utilisé dans leur pays, il était reconnu que cette forme intermédiaire de document était en usage ailleurs, si bien que l’insertion de dispositions le concernant dans le projet de convention pourrait contribuer à rendre ce dernier plus efficace dans ces pays. On a appuyé ce point de vue compte tenu de

l'utilité sur le plan commercial d'inclure ces documents dans le projet de convention s'ils étaient utilisés, en admettant que cette inclusion renforce la sécurité commerciale.

*Conclusions du Groupe de travail concernant l'insertion des connaissements à personne dénommée*

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

- Que des dispositions relatives aux connaissements à personne dénommée devraient être insérées dans le projet de convention.

*Définition des connaissements à personne dénommée*

212. Il a été proposé au paragraphe 12 du document A/CN.9/WG.III/WP.68 de définir le connaissement à personne dénommée comme “un document de transport non négociable indiquant qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises”. Il a été expliqué que l'intention de la proposition était de traiter ce connaissement comme un document non négociable dans le cadre du projet de convention et d'exiger qu'il soit présenté ou remis au transporteur lorsque son possesseur souhaitait exercer un droit quelconque découlant du contrat de transport attesté par ce document (“règle de présentation”). Le dernier aspect nécessaire de la définition était, pensait-on, que la “règle de présentation” devait être énoncée dans le document lui-même pour indiquer son caractère de négociabilité. On a estimé que la définition comportait un ensemble approprié d'éléments lui permettant de s'accorder avec la pratique commerciale actuelle, dans laquelle les parties pouvaient convenir de l'obligation de présentation d'un document non négociable, et que les connaissements à personne dénommée standard contenaient habituellement une mention de la “règle de présentation”.

*“indiquant”*

213. Il a été expliqué que le verbe “indiquer” avait été employé dans la définition en lieu et place d'un verbe plus précis comme “mentionner” pour permettre plus de flexibilité et pour que divers documents puissent être interprétés comme entrant dans la définition. Si certains ont appuyé le texte de la définition tel que présenté, d'autres ont exprimé la crainte que le verbe “indiquer” ne soit trop souple et trop général et ne permette qu'un document non destiné à servir de connaissement à personne dénommée soit néanmoins traité comme tel. Il a été proposé de remplacer “indiquant” par un verbe plus précis, comme “spécifiant”.

214. Il a été proposé également de préciser la définition en insérant après “indiquant” les mots “conformément à la loi régissant le document”, comme dans la définition du terme “document de transport négociable” à l'alinéa o) du projet d'article premier. Étant donné qu'un document pouvait contenir une mention imprécise du type “le transporteur peut exiger la remise du présent document lors de la livraison des marchandises”, il importait, pensait-on, que la définition soit interprétée selon la loi applicable au document. La crainte a toutefois été exprimée que l'insertion d'une référence à la loi applicable ne limite trop la définition et, partant, l'interprétation visant à déterminer quels documents entreraient dans cette catégorie, compte tenu surtout du fait que le traitement judiciaire des connaissements à personne dénommée n'était pas uniforme. Pour dissiper cette

crainte, il a été dit que le pouvoir d'appréciation laissé par le verbe "indiquer" serait préservé mais que l'insertion d'une référence à la loi applicable fournirait une certaine structure nécessaire à l'exercice de ce pouvoir.

*Conclusions du Groupe de travail concernant la définition des connaissements à personne dénommée*

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

- Que la définition des connaissements à personne dénommée n'était pas pleinement satisfaisante, car le verbe "indiquer" était trop souple; et
- Que le secrétariat devrait préparer d'autres définitions qui ne laissent pas entendre que le document de transport doit comporter une mention particulière pour être considéré comme un connaissement à personne dénommée et qui tiennent compte de la nécessité éventuelle de se référer à la loi régissant le document.

**Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport – Chapitre 9**

216. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du chapitre du projet de convention sur les documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport remontait à sa onzième session (voir A/CN.9/526, par. 24 à 61). Il a également été rappelé que des propositions sur les documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport lui avaient été présentées pour examen à sa session en cours (A/CN.9/WG.III/WP.62 et A/CN.9/WG.III/WP.70). En outre, il a été noté que le texte des dispositions dans le document A/CN.9/WG.III/WP.62 reprenait celui du projet de convention actuel qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, sans modifications, alors que le document A/CN.9/WG.III/WP.70 proposait des variantes pour les projets d'articles 37 et 40-3.

217. Le Groupe de travail a accepté la proposition selon laquelle il devrait examiner le chapitre sur les documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport article par article, puisque c'était la première fois qu'il étudiait le chapitre au cours de sa deuxième lecture du projet de convention. Par ailleurs, il a été observé que même si, dans le cours de la discussion, on faisait souvent référence aux seuls "documents de transport", il était entendu que les "enregistrements électroniques concernant le transport" étaient également visés.

**Projet d'article 37. Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique concernant le transport**

218. Il a été rappelé au Groupe de travail que les antécédents historiques du projet d'article 37 étaient l'article 3-3 des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby, où le transporteur délivrait le connaissement au chargeur, à sa demande, et l'article 14-1 des Règles de Hambourg, qui prévoyait la délivrance du connaissement au chargeur et, par le biais de la définition du "chargeur", à l'expéditeur. Il a été noté que l'innovation principale du projet d'article 37 était la reconnaissance que l'"expéditeur" n'était pas nécessairement la même personne que



le “chargeur”, par exemple dans le cas d’un vendeur FOB, qui était l’“expéditeur” et d’un acheteur FOB, qui était le “chargeur”. S’il a été reconnu que, dans la plupart des cas, le chargeur et l’expéditeur coopéreraient dans le cadre du contrat de vente, il était cependant possible qu’un litige survienne et il importerait donc de savoir quels documents avaient été reçus par chaque partie. Il a été expliqué que le projet d’article 37 avait pour but de régir les situations dans lesquelles un litige était survenu, en donnant droit à l’expéditeur de recevoir un document de transport constatant uniquement la réception, alors que le chargeur ou le chargeur documentaire était en droit d’obtenir un document de transport négociable afin de protéger ses droits jusqu’à ce que le paiement ait été effectué en vertu du contrat de vente.

219. Il a été observé que le texte du projet d’article 37 proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.70 était substantiellement différent de celui qui figurait actuellement dans le projet de convention. L’approche adoptée dans ce document était que l’expéditeur, et non le chargeur, aurait le contrôle effectif des marchandises et que le chargeur n’exercerait ce contrôle qu’à partir du moment où il y serait autorisé par l’expéditeur.

220. Des craintes ont été exprimées au sujet de l’approche adoptée dans le projet d’article 37 du texte actuel du projet de convention. Il a été estimé que, dans le cadre d’un contrat de vente FOB, le vendeur, ou expéditeur, ne serait pas suffisamment protégé par le projet d’article 37 car il ne recevrait qu’un récépissé au lieu d’un document négociable. Il a été indiqué que le projet d’article 37 posait deux problèmes: le récépissé obtenu par l’expéditeur n’avait aucun statut juridique et l’une des fonctions du connaissement était de prouver la réception des marchandises. De plus, il a été dit que, dans certains pays, la personne remettant les marchandises au transporteur avait un droit indépendant d’obtenir un document de transport négociable et que l’expéditeur dans le cadre d’une vente FOB devrait recevoir le document négociable comme garantie sur les marchandises lorsqu’il les remettait au transporteur. Dans ces conditions, certains ont exprimé leur préférence pour la version du projet d’article 37 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.70.

221. Cependant, on a aussi émis l’avis contraire selon lequel l’approche adoptée dans le projet d’article 37 du texte actuel du projet de convention était adaptée à une vente FOB. En vertu de l’alinéa a) de ce projet d’article, l’expéditeur avait un droit indépendant d’obtenir du transporteur un récépissé indiquant que les marchandises avaient été remises pour le transport. L’alinéa b) accordait au chargeur le droit d’obtenir du transporteur le document de transport approprié, l’intention étant que le chargeur décide si le document émis par le transporteur serait négociable ou non, sauf si la coutume dans le secteur était de n’émettre aucun document. Il a été estimé que la référence, à l’alinéa b), à “la personne mentionnée à l’article 34”, ou chargeur documentaire, offrait une protection adéquate au vendeur FOB, ou expéditeur. Si, dans le cadre d’une vente FOB, le vendeur agissait généralement au nom de l’acheteur, ce n’était pas le cas dans le cadre du contrat de transport, où la seule manière pour le transporteur de savoir que le vendeur FOB (ou expéditeur) et non l’acheteur FOB (ou chargeur) avait droit au document de transport négociable était que le chargeur lui donne pour instruction de remettre le document à la “personne mentionnée au projet d’article 34”, soit le chargeur documentaire ou vendeur FOB. En outre, le chargeur, ou acheteur FOB, serait tenu d’aviser le transporteur en

conséquence selon les termes du contrat de vente. Dans ce mécanisme, le vendeur FOB, ou expéditeur, recevrait le document de transport négociable et était, pensait-on, suffisamment protégé. Il a été estimé que cette approche était adaptée et que les parties au contrat de vente devraient veiller à protéger leurs intérêts dans ce contrat de vente et non s'en remettre aux parties au contrat de transport pour leur protection.

222. On a appuyé l'avis selon lequel le chargeur documentaire devait avoir un droit indépendant de recevoir un document de transport au titre de l'alinéa b) plutôt que de s'en remettre aux termes du contrat de vente pour être protégé. On a cependant dit préférer l'approche adoptée dans le projet d'article 37 du projet de convention à celle présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.70, jugée imprécise sur la question de l'identité de l'expéditeur, compte tenu de la large définition de ce terme à l'alinéa i) du projet d'article premier, qui englobait toute personne ayant effectivement remis les marchandises au transporteur, y compris, par exemple, un chauffeur de camion. Il a été dit en outre que l'approche dans le document A/CN.9/WG.III/WP.70 semblait créer un nouveau système complexe dans lequel l'expéditeur recevait le récépissé pour les marchandises, récépissé qu'il pouvait ensuite échanger contre un document de transport négociable, et qu'une telle approche n'était pas nécessaire pour que le vendeur FOB obtienne un document à part entière pour se protéger.

223. Un certain nombre de propositions rédactionnelles ont été faites en vue de clarifier le projet d'article 37. Il a été généralement convenu qu'il faudrait préciser le libellé de l'alinéa a) pour indiquer qu'il se référait à un simple récépissé et non à un document de transport ou à un récépissé, étant donné que la définition du "document de transport" à l'alinéa n) du projet d'article premier englobait le récépissé. Il a également été convenu que l'alinéa b) devrait faire référence à la fois aux documents de transport et aux enregistrements électroniques concernant le transport négociables et non négociables et qu'il pourrait être précisé que c'était au chargeur de déterminer si le document de transport émis par le transporteur serait négociable ou non. On a par ailleurs estimé que les mots "expressément ou tacitement" à l'alinéa b) étaient probablement superflus et on a proposé de les supprimer. Il a été indiqué que cette expression se retrouvait dans plusieurs dispositions du projet d'instrument et il a été convenu d'examiner chacune de ces références pour déterminer dans chaque cas si elles étaient nécessaires.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 37*

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

- Que l'approche adoptée dans le projet d'article 37 était acceptable; et
- Que le libellé du projet d'article devait être modifié par le secrétariat pour inclure, à l'alinéa a), une formule appropriée indiquant qu'il était fait référence aux récépissés et, à l'alinéa b), une indication que le chargeur était en droit de choisir le type de document émis par le transporteur, ainsi qu'une référence aux documents de transport non négociables, et que l'emploi de l'expression "expressément ou tacitement" devrait être réexaminé dans l'ensemble du projet de convention en vue de sa suppression éventuelle.

**Projet d'article 38. Données du contrat**

225. Il a été indiqué que le projet d'article 38 avait pour objet de spécifier les données du contrat minimales qui devaient obligatoirement figurer dans le document de transport ou l'enregistrement électronique concernant le transport. Il a été rappelé que, lors de discussions informelles, des propositions d'ajout et de modification au texte de la disposition avaient été notées pour examen par le Groupe de travail (voir A/CN.9/WG.III/WP.62, par. 12 à 18).

226. Un large appui a été exprimé au sein du Groupe de travail en faveur du texte du projet d'article 38, figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56.

227. Il a été dit que la liste des éléments obligatoires devrait être limitée autant que possible au strict nécessaire. On a ajouté que les parties étaient libres de convenir d'autres données du contrat à inclure, si cela était nécessaire pour leurs besoins commerciaux. Il a cependant été rappelé au Groupe de travail qu'un certain nombre d'éléments obligatoires supplémentaires susceptibles d'être inclus avaient été mentionnés lors des consultations informelles sur le chapitre (voir A/CN.9/WG.III/WP.62, par. 14), à savoir le nom et adresse du chargeur ou de l'expéditeur; le nom et l'adresse du destinataire; les lieux de réception et de déchargement et les ports de chargement et de déchargement; le nombre d'originaux du document de transport; l'indication, le cas échéant, que les marchandises seraient ou pourraient être transportées en pontée; et l'indication de la dangerosité des marchandises.

228. Il a été proposé que les mots "telle que fournie par le chargeur" soient insérés à l'alinéa a) du projet d'article 38. Il a également été suggéré de supprimer les mots "avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises" des alinéas b) et c) du projet d'article car ces informations pouvaient tout aussi bien être fournies après réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante mais avant leur chargement sur le navire. L'idée de "communication des informations en temps utile" pouvait, pensait-on, être insérée au moyen d'une référence aux informations fournies par le chargeur conformément au projet d'article 30.

229. Il a été dit en outre que la conjonction "et", figurant à la fin du sous-alinéa i) de l'alinéa c), devrait être remplacée par "ou". Il a été expliqué que cette modification rendrait mieux compte de la pratique du secteur, dans laquelle le chargeur communiquait au transporteur soit le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité de marchandises, soit le poids des marchandises, et que l'obligation d'insérer les deux éléments à la fois constituerait une contrainte inutile. À cela on a répondu que la disposition visait à obliger le transporteur à inclure ces deux éléments, à savoir le nombre de colis et le poids, uniquement lorsque le chargeur le lui avait demandé et avait fourni les renseignements correspondants. Il a été fait observer que l'on pouvait aussi obtenir ce résultat en remplaçant "tel que fourni" par "s'il est fourni" au sous-alinéa ii) de l'alinéa c).

230. Il a été proposé d'ajouter dans la liste du projet d'article 38 le nombre d'originaux du document de transport négociable. Il a été indiqué que cette information protégerait les tiers porteurs du document en indiquant le nombre d'originaux en circulation. Il a été noté que, s'il fallait décourager la pratique consistant à émettre plusieurs originaux d'un document de transport négociable, l'ajout proposé pourrait néanmoins être utile aussi longtemps que cette pratique

indésirable se poursuivrait. On a aussi proposé de préciser, au projet d'article 40, les conséquences du défaut de communication du nombre d'originaux.

231. Il a par ailleurs été proposé d'insérer, dans la liste du projet d'article 38, les lieux de réception et de déchargement et les ports de chargement et de déchargement, car ceux-ci étaient importants pour établir le champ d'application du projet de convention mais aussi pour déterminer si les dispositions sur la compétence et l'arbitrage étaient applicables. Il a également été suggéré de mentionner dans la liste la dangerosité des marchandises pour des raisons d'ordre public mais aussi pour s'assurer que le chargeur s'était acquitté de son obligation d'information conformément au projet d'article 33. Il a enfin été proposé d'insérer dans ce projet d'article une référence au transport en pontée. Ces propositions n'ont cependant pas recueilli un soutien suffisant au sein du Groupe de travail.

232. Il a été indiqué que le chapeau du projet d'article 38 devrait être modifié pour être aligné sur le contenu convenu pour le projet d'article 37 en ce qui concerne la référence au document de transport ou à l'enregistrement électronique concernant le transport.

#### *Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 38*

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

- D'ajouter les mots "telle que fournie par le chargeur" à l'alinéa a);
- De remplacer les mots "avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises" aux alinéa b) et c) par une référence aux informations requises au projet d'article 30;
- D'insérer dans le projet d'article une référence au nombre d'originaux du document de transport négociable; et
- De prier le secrétariat de préparer une version révisée du projet d'article en tenant compte des observations ci-dessus et de modifier éventuellement le renvoi au projet d'article 37 figurant dans le chapeau.

### **III. Questions diverses**

#### **Dates des dix-huitième, dix-neuvième et vingtième sessions**

234. 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), et sa dix-neuvième session à New York du 16 au 27 avril 2007. Il a aussi été noté que, sous réserve de l'approbation de la Commission à sa quarantième session, sa vingtième session se tiendrait à Vienne du 15 au 25 octobre 2007.

#### **Planification des travaux futurs**

235. 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 du projet:

---

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

- Compétence et arbitrage;
- Documents de transport et enregistrements électroniques concernant le transport (*suite*);
- Retard et questions en suspens concernant les obligations du chargeur (*suite*);
- Limitation de la responsabilité, ainsi que projet d'article 104 sur la modification des limites;
- Liste des sujets qui pourraient faire l'objet de travaux futurs dans un autre instrument, comme une loi type;
- Droits d'action et délai pour agir; et
- Clauses finales, ainsi que relation avec d'autres conventions et avaries communes.

236. Le Groupe de travail s'est déclaré très satisfait des progrès continus des travaux relatifs au projet de convention. Étant donné le nombre et la complexité des questions en suspens dans le projet de convention, il a exprimé l'avis qu'il lui faudrait davantage de temps pour le finaliser. Il a estimé qu'il parviendrait à achever sa deuxième lecture du projet de convention à la fin de 2006 et la dernière lecture à la fin de 2007.

*Notes*

<sup>1</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/60/17 et Corr.3), par. 345.*

<sup>2</sup> *Ibid., soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17), par. 182.*