



# Assemblée générale

Distr.: Générale  
15 avril 2008  
Français  
Original: Anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Quarante et unième session  
New York, 16 juin-3 juillet 2008

## **Projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer**

### **Compilation des commentaires des gouvernements et des organisations intergouvernementales**

Note du Secrétariat

#### Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction .....	2
II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales .....	2
A. États .....	2
1. Australie .....	2



## I. Introduction

1. À sa quarantième session (Vienne, tenue du 25 juin au 12 juillet 2007, reprise du 10 au 14 décembre 2007), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a félicité le Groupe de travail III (Droit des transports) pour avoir atteint son objectif consistant à achever l'élaboration d'un projet de convention sur les questions relatives au transport international de marchandises par mer en 2007, afin de lui présenter un texte pour finalisation en 2008<sup>1</sup>.

2. Le Groupe de travail a approuvé le projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer à sa vingt et unième session (Vienne, 14-25 janvier 2008). Par une note verbale datée du 29 février 2008, le Secrétaire général a transmis le texte du projet de convention (annexe du document A/CN.9/645) et le rapport du Groupe de travail sur cette session (A/CN.9/645) aux États et organisations intergouvernementales qui sont invités à assister aux réunions de la Commission et de ses groupes de travail en qualité d'observateurs.

3. Le présent document reproduit les commentaires reçus par le Secrétariat sur le projet de convention sur le contrat de transport de marchandises effectué totalement ou partiellement par mer. Les commentaires que le Secrétariat recevra après la publication du présent document feront l'objet d'additifs dans l'ordre où ils seront reçus.

## II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales

### A. États

#### 1. Australie

[Original: anglais]  
[14 avril 2008]

##### I. Commentaires généraux sur l'ensemble du texte

4. Le Gouvernement australien salue et apprécie les efforts considérables déployés par le Secrétariat de la CNUDCI, par le Président et par le Groupe de travail pour produire le projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Le Gouvernement australien a participé activement aux sessions du Groupe de travail et reconnaît les efforts qui ont été faits pour aboutir à un instrument pratique et moderne sur le transport de marchandises par mer. Il est également très reconnaissant au Comité maritime international du travail que ce dernier a accompli pour produire le premier projet de la convention.

---

<sup>1</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17 (Part I)), par. 183 et 184.*

5. Tout en ayant conscience du travail considérable investi dans le projet de convention, le Gouvernement australien est préoccupé par certains points. Il se félicite de l'occasion qui lui est donnée par le Secrétariat de faire part de ces préoccupations avant la réunion de juin 2008 de la Commission.

6. L'Australie a trois préoccupations d'ordre général à propos du texte et un certain nombre de préoccupations plus précises. Les trois préoccupations d'ordre général sont la complexité de l'instrument, l'impression qu'il pourrait favoriser les transporteurs au détriment des petits chargeurs et le passage, par le biais de la disposition sur les contrats de volume, d'un régime de responsabilité impératif à un régime de responsabilité fondé sur la liberté contractuelle. Les préoccupations plus précises sont indiquées dans la section suivante, dans les commentaires sur des dispositions particulières.

7. *Complexité de l'instrument.* Il est inévitable, lors de la rédaction d'un nouvel instrument international, que des formulations nouvelles et améliorées entraînent des changements dans le droit qui seront sources d'incertitude quant à leur interprétation. L'Australie est d'avis que le texte actuel est si différent du droit international actuel et si compliqué qu'il comporte un risque élevé de longs et coûteux litiges. Comme ces litiges se poseront en droit interne, le risque subsiste que des dispositions interprétées différemment dans différents pays ne nuisent à l'uniformité du droit international.

8. *Équilibre de l'instrument.* Le Gouvernement australien considère que l'on peut interpréter le projet de convention comme privilégiant les intérêts des transporteurs au lieu d'établir un juste équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs. Si certains chargeurs ont un pouvoir de négociation suffisant pour pouvoir conclure des contrats équitables, l'Australie est préoccupée surtout par l'incidence du projet de convention sur les petits et moyens chargeurs.

9. *L'exception des contrats de volume.* Le Gouvernement australien a toujours fait connaître ses préoccupations en ce qui concerne l'article 82 et la définition des contrats de volume à l'article premier. Il maintient que le texte actuel permet une dérogation excessive au régime impératif. Une forte majorité de contrats de transport de marchandises par mer pourront être rédigés de manière à entrer dans la définition des "contrats de volume". De ce fait, il sera possible de déroger à nombre des obligations fondamentales du transporteur et à des dispositions telles que les limites de responsabilité, et nous pensons que cette possibilité sera largement utilisée. Le Gouvernement australien craint en particulier les incidences d'une exception aussi large sur les petits chargeurs. Il note également que le texte actuel revient à affaiblir un régime de responsabilité internationale impératif existant depuis longtemps et considère qu'une telle exception risque d'accroître le coût de l'assurance des marchandises pour les chargeurs.

## II. Commentaires sur des dispositions particulières

### Article premier. Définitions

#### 1. "Contrat de transport"

10. Cette définition est plus générale que celle des conventions antérieures car elle s'applique aux marchandises transportées partiellement par mer. Il est exigé dans la deuxième phrase que le contrat "prévoit[e] le transport par mer" ce qui pourrait,

techniquement, exclure les contrats qui ne précisent pas le mode de transport à utiliser. D'un autre côté, il n'est pas exigé effectivement dans le projet de convention que les marchandises soient transportées par mer. En théorie, tant que le contrat de transport prévoit que les marchandises seront transportées par mer, le projet de convention s'appliquera même si elles ne le sont pas effectivement. Cela pourrait être une source de difficultés dans certains pays.

## 2. "Contrat de volume"

11. La définition, semble-t-il maintenant, est trop large et entraînera trop de dérogations à la Convention. Elle porte atteinte à l'uniformité du droit international en laissant la possibilité de faire de chaque expédition une expédition unique. Le Gouvernement australien souhaiterait limiter les exceptions aux cas où il y a un véritable contrat de volume faisant l'objet d'une négociation individuelle entre des parties ayant un pouvoir de négociation comparable.

12. Cette définition de contrat de volume se distingue par son absence de limitation, qu'il s'agisse de la durée de l'engagement des deux parties, du nombre d'expéditions ou des quantités transportées. Le terme "quantité spécifiée" n'a pas de signification juridique particulière et ne donne aux parties et en fin de compte aux tribunaux aucune indication sur ce qui est visé. Il est tout à fait concevable, d'un point de vue juridique, que le transport de deux conteneurs sur une période d'un an puisse être régi par un contrat de volume et évite ainsi nombre des dispositions en matière de responsabilité impérative.

13. On trouve aujourd'hui un régime impératif de responsabilité, dans des termes très comparables, dans toutes les conventions internationales sur les différents modes de transport. Le projet de convention est le seul qui contienne des dispositions offrant un large champ à la liberté contractuelle. Le Gouvernement australien considère que le passage, par le mécanisme des contrats de volume, d'un régime fondamentalement impératif à un régime auquel on peut largement déroger, est un changement considérable. Il craint que l'ampleur de l'exception actuelle n'aboutisse à l'affaiblissement d'un régime international impératif de responsabilité existant de longue date et que cette exception n'entraîne une hausse des coûts d'assurance pour les chargeurs.

14. Cette disposition devrait être supprimée. Si c'est impossible, le Gouvernement australien propose la variante suivante pour le texte:

Le terme "contrat de volume" désigne un contrat qui prévoit le transport d'au moins 500 conteneurs de marchandises (ou l'équivalent en "revenue tons") en une série de 5 expéditions ou plus au cours d'une période fixée non inférieure à un an.

15. Le Gouvernement australien préfère ce texte car il est certain et exige qu'une quantité raisonnable de marchandises soient expédiées pour déroger aux dispositions en matière de responsabilité impérative, ce qui protégerait les petits et moyens chargeurs.

## Chapitre 2. Champ d'application

### Article 5. Champ d'application général

16. Le Gouvernement australien appuie l'objectif de l'article 5 qui est d'assurer une large couverture des marchandises et des documents de transport négociables ou non négociables. Il note toutefois que cet article met l'accent sur ce qui figure dans le contrat de transport, qui peut différer ou non de ce qui se passe réellement quand les marchandises sont transportées. En théorie, le contrat pourrait désigner un port de chargement et un port de déchargement dans des États différents, de sorte que la Convention s'appliquerait, mais en fait il n'est pas exigé que les marchandises aient effectivement été chargées ou déchargées dans les ports désignés. Inversement, si le contrat de transport ne mentionne aucun des lieux ou ports énumérés à l'article 5-1 a) à d), il est possible d'interpréter le texte de telle sorte que la Convention ne s'appliquerait pas, bien que les marchandises aient pu en fait être transportées par mer d'une manière qui aurait été conforme à ses prescriptions. En d'autres termes, l'accent est mis sur les indications figurant dans le contrat et non sur ce qui se passe en réalité. C'est là un changement par rapport aux régimes antérieurs qui s'appliquaient tous à l'étape maritime indépendamment de ce qui figurait dans les données du contrat.

17. Une crainte à propos de cette disposition est qu'en théorie elle donne la possibilité à des parties non scrupuleuses de rédiger le contrat de transport de manière à éviter la Convention ou, au contraire, à l'appliquer dans des cas où elle ne devrait pas s'appliquer. Toutefois, par souci de clarté, le Gouvernement australien préférerait que l'article 5 soit modifié.

18. Le Gouvernement australien propose la variante suivante pour le texte:

1. Sous réserve de l'article 6, la présente Convention s'applique à tous les contrats de transport par mer entre deux États contractants différents, si:

a) le port de chargement indiqué dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou

b) le port de déchargement indiqué dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou

c) l'un des ports de déchargement facultatifs indiqués dans le contrat de transport par mer est le port effectif de déchargement et que ce port est situé dans un État contractant, ou

d) le document de transport ou le constituant ou contenant le contrat de transport par mer est émis dans un État contractant, ou

e) le document de transport ou autre document constatant ou contenant le contrat de transport par mer indique que les dispositions de la présente Convention ou la législation de tout État leur donnant effet doivent régir le contrat.

2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire, ou de toute autre partie intéressée.

3. Nonobstant l'alinéa 1, lorsque le transport de marchandises diffère du transport indiqué dans le contrat de transport et lorsqu'il y a un transport

international par mer effectif qui aurait autrement été conforme à l'alinéa 1, la présente Convention s'applique.

19. Comme proposition alternative, le Gouvernement australien pourrait appuyer la suppression des mots "aux termes du contrat de transport".

#### **Article 12. Durée de la responsabilité du transporteur**

20. Le Gouvernement australien a déjà exprimé ses craintes à propos de l'article 12-3 au motif qu'il pouvait conduire à une responsabilité de sous-palan à sous-palan, ce qui risquerait d'offrir moins de protection aux chargeurs que le droit australien actuel. Cette disposition permettrait aux transporteurs de limiter la durée de leur responsabilité de sous-palan à sous-palan et de l'exclure entièrement en dehors de cette période, y compris lorsque les marchandises sont à quai, entre les mains des arrimeurs, etc. L'article 12-3 s'applique aux contrats de transport en général et ne se limite pas aux contrats de volume.

21. Le Gouvernement australien serait favorable à la suppression de l'article 12-3.

#### **Article 13. Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport**

22. Le Gouvernement australien reconnaît que l'émission d'un contrat de transport unique constitue un avantage pratique pour les chargeurs, mais est néanmoins préoccupé par la formulation de l'article 13. La formulation actuelle "..., le transporteur peut accepter d'émettre un document de transport unique ou un document électronique de transport unique qui couvre un déplacement particulier n'entrant pas dans le champ du contrat de transport..." permettrait d'indiquer des modes de transport différents dans un document de transport et dans le contrat de transport. Cela pourrait être incompatible avec l'article 43, qui dispose que le document de transport fait foi de la réception des marchandises par le transporteur.

23. Le Gouvernement australien pourrait appuyer la suppression de l'article 13.

#### **Article 14. Obligations particulières**

24. Le Gouvernement australien est préoccupé par l'article 14-2, qui étend les dispositions concernant la liberté contractuelle à ce qui était jusqu'ici une responsabilité traditionnelle du transporteur. Cela ne poserait pas de problème pour les parties ayant un pouvoir de négociation comparable, ni peut-être pour le transport de vrac, mais pourrait en poser aux petits chargeurs dans le transport de ligne régulière.

25. Il n'apparaît pas clairement que le consentement du chargeur documentaire ou du destinataire est requis avant que ces derniers ne soient responsables, entre autres, du déchargement des marchandises. Cela risque de soulever des questions pratiques si les destinataires n'ont pas le matériel ou les compétences nécessaires pour exécuter leur obligation de décharger les marchandises.

26. Le Gouvernement australien pourrait appuyer la suppression de l'article 14-2.

#### **Article 15. Obligations particulières applicables au voyage par mer**

27. Le Gouvernement australien se félicite de la décision de faire de l'obligation de diligence raisonnable une obligation continue.

### **Article 17. Sacrifice des marchandises pendant le voyage en mer**

28. Le Gouvernement australien est préoccupé par l'inclusion de cet article dans le texte. Il offre un degré moindre de protection aux chargeurs que le droit international actuel.

29. Le Gouvernement australien est préoccupé par le fait que les mots "Nonobstant les articles 11, 14 et 15" pourraient être interprétés comme signifiant qu'un transporteur pourrait sacrifier les marchandises même si le péril était dû à un état d'innavigabilité causé par la négligence.

30. Le Gouvernement australien, en premier choix, appuierait la suppression de l'article 17. A défaut, il pourrait appuyer la suppression des mots "Nonobstant les articles 11, 14 et 15".

### **Article 18. Fondement de la responsabilité**

31. L'article 18 est une des dispositions clefs du projet de convention. Il marque une rupture par rapport aux régimes antérieurs et le Gouvernement australien est préoccupé par le renversement de la charge de la preuve qui incombe désormais à l'ayant droit. Le Gouvernement australien comprend que la partie sur laquelle repose la charge de la preuve doit fournir des éléments pour étayer sa prétention. Il peut toutefois être plus difficile pour le chargeur d'assumer la charge de la preuve en vertu de cet article qu'en vertu du droit existant. Il est souvent difficile d'obtenir des preuves sur les causes de la perte de marchandises, en particulier pour le destinataire ou le chargeur, car ils n'auront pas accès à tous les faits (ou à certains des faits) pertinents.

32. Dans les régimes antérieurs (Règles de La Haye, Protocole de La Haye-Visby et Règles de Hambourg), une fois qu'une personne ayant un droit sur les marchandises avait établi qu'il y avait une perte, la charge de la preuve, pour les causes réelles de la perte, incombait au transporteur, le raisonnement étant que le transporteur est mieux à même que le chargeur de savoir ce qui s'est passé pendant que les marchandises étaient sous sa garde. S'il y avait plus d'une cause de perte ou de dommage, dans ces régimes c'est au transporteur qu'il appartenait de prouver dans quelle mesure une proportion de la perte était due à une cause particulière. Le texte actuel change cette approche et met une partie de la charge de la preuve sur le chargeur. Par exemple, l'article 18-5 a) énonce:

5. Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:

a) L'ayant droit prouve que les événements suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué:

i) le navire n'était pas en état de navigabilité;

ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné;  
ou

iii) les cales ou d'autres parties du navire où les marchandises sont transportées (y compris les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées) n'étaient pas appropriées ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; ...

33. L'Australie soutient que le chargeur (c'est-à-dire l'ayant droit dans ce cas) aurait des difficultés à prouver que le navire n'était pas en état de navigabilité, qu'il n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné, ou que les cales n'étaient pas appropriées pour le transport des marchandises. Ce changement de la règle générale concernant l'attribution de responsabilité devrait affecter un nombre important d'actions concernant les marchandises et les chargeurs seront désavantagés dans les cas où la perte ou le dommage sont dus à plusieurs causes et où l'une de ces causes est l'innavigabilité du navire due à la négligence. Dans de tels cas, c'est au chargeur qu'il incombera de prouver dans quelle mesure l'état d'innavigabilité a contribué à la perte.

34. À propos des exceptions données à l'article 18-3, le Gouvernement australien note que la liste a été allongée. Il reconnaît que la suppression de l'exception de la faute nautique imposera plus de restrictions et de risques aux transporteurs, mais il appuie néanmoins cette suppression.

35. À l'article 18-5, les termes "les marchandises sont arrimées de manière appropriée" ont été omis et il faudrait les y insérer.

36. L'article 18-6 introduit la notion de responsabilité proportionnée avec les mots "Lorsque le transporteur est responsable, il ne l'est que de la partie de la perte...". L'article 31-3 introduit de même la responsabilité proportionnée. Le Gouvernement australien est préoccupé par ces articles au motif qu'ils pourraient créer des obstacles en matière de preuve pour des ayants droit en litige. À moins que la charge de la preuve ne puisse être imposée au transporteur, le Gouvernement australien appuie la suppression de l'article 18-6.

37. L'article 18 ne convient pas pour les actions intentées par le transporteur contre le chargeur, par exemple pour les marchandises dangereuses. Dans une situation où des marchandises dangereuses et l'innavigabilité contribuent toutes deux à la perte ou au dommage subis par le transporteur, le texte existant n'indique pas à qui incombe la charge de la preuve. Lorsque l'innavigabilité est alléguée, il semblerait juste que ce soit le transporteur. Aussi le Gouvernement australien propose-t-il le texte suivant:

Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, incombera au transporteur ou à toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

#### **Article 22. Retard**

38. Le Gouvernement australien s'est déclaré favorable à une limitation de la somme due pour retard de la livraison et a suggéré comme solution possible la formule existant dans son droit interne. La dispositions actuelle, toutefois, est insuffisante car elle offre moins de protection que le droit interne australien, qui prévoit une limitation de la responsabilité pour retard, et s'en remet entièrement à la liberté contractuelle pour cette question.

39. Le Gouvernement australien appuie la suppression de l'article 22.



**Article 24 -6. Avis de perte, de dommage ou de retard**

40. Le Gouvernement australien appuie particulièrement le paragraphe 6 de l'article 24, dans lequel il voit une réponse au problème pratique identifié par l'Australie en ce qui concerne les marchandises sensibles à la température. L'article 24-6 devrait aider à régler la question des enregistrements de température conservés par le transporteur pour les marchandises sous température contrôlée.

**Article 27. Transport précédant ou suivant un transport par mer**

41. Le Gouvernement australien considère qu'il faudrait préciser l'application de l'article 27 après la suppression du précédent projet d'article 62-2. Avec le texte actuel, l'article 27 risque de n'avoir que peu d'effet pratique, car le chargeur devra d'abord prouver où le dommage est survenu. Il n'aura un impact que si le chargeur est capable de rapporter cette preuve. Le Gouvernement australien estime qu'il sera souvent difficile pour un chargeur de prouver où exactement le dommage est survenu, de sorte que l'article 27 aura peu d'incidence pratique.

42. Le Gouvernement australien serait favorable à l'insertion d'un texte supplémentaire selon lequel la charge de déterminer où le dommage est survenu incomberait au transporteur. Il serait favorable également à ce qu'il soit précisé que si le transporteur est incapable de rapporter cette preuve, les limites de responsabilité les plus élevées s'appliqueraient. Il accepterait que la version supprimée de la variante A du paragraphe 2 du projet d'article 62 soit réinsérée à l'article 62:

Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, lorsque a) le transporteur n'est pas en mesure d'établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées pendant le transport par mer ou pendant le transport qui l'a précédé ou suivi et b) des dispositions d'une convention internationale seraient applicables conformément à l'article 27 si la perte ou le dommage étaient survenus pendant le transport qui a précédé ou suivi le transport par mer, la responsabilité du transporteur pour cette perte ou ce dommage est limitée conformément aux dispositions sur la limitation prévues dans une convention internationale qui se serait appliquée si le lieu du dommage avait été établi, ou conformément aux dispositions sur la limitation de la présente Convention, la limite de responsabilité la plus élevée étant retenue.

**Article 30. Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents**

43. Le Gouvernement australien se félicite de l'initiative visant à faciliter l'échange d'informations entre les parties et de les rendre responsables de leurs propres actes, et il appuie les articles 29 et 30 quant au fond. L'article 29 encourage la fourniture d'informations ou d'instructions pertinentes:

Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes qu'ils s'adressent mutuellement afin de se fournir les informations et instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

44. Le Gouvernement australien note toutefois que l'application de l'article 29 aux transporteurs et aux chargeurs est sensiblement différente et considère que les articles 29 et 30 sont tous deux des exemples de dispositions donnant l'impression qu'il y a eu changement de l'équilibre du projet de convention entre chargeurs et transporteurs. Il est préoccupé en particulier par le décalage entre la responsabilité limitée du transporteur et celle, illimitée, du chargeur en cas de manquement à la même obligation. Si le transporteur ne respecte pas l'article 29, sa responsabilité est limitée en vertu de l'article 61-1. Si le chargeur ne respectait pas l'article 29, sa responsabilité ne serait pas limitée et ne pourrait pas l'être. Par exemple, s'il faisait, même de bonne foi, une déclaration erronée à propos des marchandises, entraînant un retard du navire parce que le transporteur n'a pu se conformer à la réglementation portuaire locale, cette déclaration le mettrait en situation de violation de l'article 30 b) et l'exposerait à une responsabilité illimitée pour l'immobilisation du navire. Il pourrait alors être responsable non seulement des dommages dus à l'immobilisation du navire mais aussi, pour ce qui est des indemnités, à l'égard du transporteur pour toute action en réparation d'autres chargeurs de marchandises sur le même navire.

45. Le Gouvernement australien est préoccupé par le fait que la responsabilité du chargeur reste illimitée tandis que le transporteur bénéficie d'une responsabilité limitée, d'autant que le chargeur assume maintenant des obligations plus lourdes que dans les régimes antérieurs.

#### **Article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur**

46. Le Gouvernement australien considère que l'article 36 est inacceptable et demande sa suppression.

47. Le projet de convention est dans l'ensemble très libéral quant à la liberté contractuelle qu'il prétend accorder aux parties. Il y a toutefois un déséquilibre à l'article 36. Les parties ne sont pas libres de fixer un délai pour la cessation de la responsabilité du chargeur. Cette disposition est en contradiction avec les dispositions sur la liberté contractuelle, elle désavantage le chargeur et devrait être supprimée.

#### **Article 49. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable**

48. Le Gouvernement australien comprend le problème pratique auquel sont confrontés les transporteurs et que l'article 49 essaie de résoudre. Les problèmes qui se posent, lorsque le propriétaire des marchandises se présente sans les documents requis ou ne se présente pas du tout, sont des problèmes réels et concrets pour les transporteurs.

49. Néanmoins, l'article 49 essaie de remédier à cette situation en affaiblissant la fonction d'un document de transport négociable comme titre représentatif. Le système envisagé par l'article 49, dans lequel les transporteurs peuvent chercher à obtenir d'autres instructions pour la livraison auprès du "chargeur initial" ou du "chargeur documentaire" (par exemple les vendeurs CAF) a pour effet de supprimer l'obligation de livraison sur présentation d'un connaissement. Le Gouvernement australien estime que l'article 49 d) augmentera le risque de fraude et aura des

incidences sur les banques et autres acteurs qui comptent sur la sécurité offerte par les documents de transport négociables.

50. L'indemnité prévue à l'article 49 f) sera problématique pour les assureurs des marchandises. Par exemple, dans une expédition CAF, l'assurance est contractée par le vendeur et la police est attribuée à l'acheteur auquel est transféré le risque de l'expédition. Si le vendeur, involontairement, indemnise le transporteur en lui donnant d'autres instructions pour la livraison, cela aura des répercussions sur toute action en recouvrement que l'assureur pourrait tenter contre le transporteur. Il en résultera pour les titulaires d'un droit sur les marchandises la perte d'une possibilité de recouvrement pour livraison à une personne autre que le destinataire.

51. En outre, l'effet combiné des alinéas d) à f) de l'article 49 est qu'un transporteur qui demande à un chargeur (ou à un chargeur documentaire) d'autres instructions pour la livraison sera libéré de toute responsabilité vis-à-vis du porteur. Pourtant il a été indemnisé par le chargeur. Autrement, au total, le chargeur a indemnisé une partie qui n'assume pas de responsabilité. Cela n'est pas rationnel en droit et doit être modifié dans le texte final.

52. Le Gouvernement australien considère que les insuffisances de l'article 49 sont très sérieuses et qu'il faut modifier les alinéas concernés pour y remédier. Si l'article 49 n'est pas modifié, la fonction d'un connaissance comme titre représentatif sera perdue dans le projet de convention.

#### **Article 60. Responsabilité du porteur**

53. Le Gouvernement australien serait favorable à la suppression des premiers mots de l'article 60-1 "Sans préjudice de l'article 57".

54. Le Gouvernement australien est préoccupé par le libellé de l'article 60-2 au motif que le simple exercice d'un droit en vertu du contrat de transport risque d'entraîner une présomption de responsabilité. L'article 60-2 imposera un risque supplémentaire aux banques. Dans la pratique, les documents de transport négociables peuvent être expédiés à une banque sans avis ou accord préalable. Autrement dit, l'article 60-2 aurait pour effet d'accroître les risques pour les banques ou d'autres porteurs.

55. Le Gouvernement australien souhaiterait que les articles 59 et 60 soient rédigés de manière que le transfert de responsabilités découlant du contrat de transport coïncide avec le transfert de droits découlant du contrat. C'est là un domaine complexe du droit et le Gouvernement australien est d'avis que, s'il doit être abordé dans le projet de convention, d'autres questions complexes concernant le transfert de responsabilités, le point de savoir si un tiers porteur du document est lié et dans quelles circonstances l'auteur d'un transfert est libéré de ses obligations, devraient l'être également.

#### **Article 61. Limites de responsabilité**

56. L'article 61-1 présente un changement important par rapport au droit international antérieur en ce sens que les limites de responsabilité s'appliquent maintenant à toutes les actions contre le transporteur, et non seulement aux actions pour perte ou dommage subis par les marchandises. Les mots "la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant" s'appliqueraient aux

actions en responsabilité extracontractuelle contre le transporteur. Le Gouvernement australien considère qu'il s'agit là d'un changement important qui désavantagera les chargeurs. Par exemple, si par négligence un transporteur n'a pas donné les bons documents à la douane et que, de ce fait, le chargeur s'est vu infliger une lourde amende ou une autre sanction, le transporteur serait encore couvert par une responsabilité limitée, même si les marchandises n'ont subi ni perte ni dommage. Le Gouvernement australien note aussi que les transporteurs ont une limite générale de responsabilité en vertu de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC). La Convention LLMC permet aux propriétaires de navires de limiter leur responsabilité au paiement d'une somme à titre de réparation pour les dommages généraux causés par leurs navires. Autrement dit, le montant de la réparation qu'un tribunal peut demander à un transporteur de verser est limité par la Convention LLMC.

57. Le Gouvernement australien note le relèvement des limites de responsabilité des Règles de Hambourg à "875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme". Le problème est que le projet de convention couvre plus que le transport par mer, car il va s'appliquer maintenant à certains contrats multimodaux. Les chiffres indiqués à l'article 61 sont nettement inférieurs à ceux d'autres conventions non maritimes, ce qui risque de poser un problème dans certains contrats multimodaux de transport lorsque les dommages ne sont pas localisés.

58. Le Gouvernement australien craint également que la dérogation pour les contrats de volume (examinée ailleurs) ne compromette ces limites de responsabilité en les soumettant à la liberté contractuelle.

59. En conséquence, le Gouvernement australien serait favorable à un chiffre inférieur, comme celui qui figure dans les Règles de Hambourg, si la dérogation pour les contrats de volume était limitée et s'il y avait une règle appliquant les limites plus élevées des conventions routières et ferroviaires applicables dans les cas de dommages non localisés.

60. Le Gouvernement australien préférerait également que le projet de convention contienne un mécanisme permettant de modifier les limites de responsabilité.

61. Dans l'ensemble, le Gouvernement australien est vivement préoccupé par l'article 61. Il souhaiterait au minimum que les termes "pour manquement aux obligations qui lui incombent" soient supprimés. La formulation de l'article IV *bis* des Règles de La Haye-Visby est préférable:

Les exonérations et limitations prévues par les présentes règles sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.

62. En outre le projet de convention a besoin d'une règle pour régir ce qui se passe dans un contrat multimodal lorsque l'on ne peut déterminer où le dommage est survenu.

**Article 69. Accords d'élection de for**

63. Le Gouvernement australien craint que les intérêts du destinataire ne soient pas protégés par l'article 69. Or, une demande de réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises a toutes les chances d'être faite par un destinataire. Toutefois, en vertu de cet article, un destinataire peut être lié même s'il n'est pas d'accord avec la clause de compétence exclusive ou n'y consent pas. Une telle disposition ne repose sur aucun principe solide et l'on peut s'attendre que le paragraphe 2 c) de l'article 69, en particulier, donne lieu à de nombreux litiges pour préciser le sens de cette disposition.

**Article 70. Actions contre la partie exécutante maritime**

64. Le Gouvernement australien craint qu'avec cet article, conjugué à l'article 73, il soit plus difficile à un titulaire australien de droits sur les marchandises de poursuivre le transporteur et la partie exécutante maritime en un seul lieu. Si le transporteur et la partie exécutante maritime doivent tous deux être poursuivis par l'ayant droit, cela ne peut être que devant un tribunal satisfaisant aux dispositions des articles 68 et 70. Le Gouvernement australien n'est pas satisfait de cette modification de la loi.

**Article 77. Conventions d'arbitrage**

65. Le Gouvernement australien est également préoccupé par l'article 77 et ses effets potentiels sur les destinataires. Un destinataire peut être tenu d'arbitrer dans le lieu choisi même s'il n'a pas donné son accord, à condition seulement que la convention d'arbitrage soit contenue dans le document de transport et que le destinataire ait été dûment avisé en temps utile. Le Gouvernement australien n'appuie pas cette disposition ni le principe qui l'inspire.

**Article 82. Règles spéciales pour les contrats de volume**

66. Le principal inconvénient pour les chargeurs et les destinataires est l'application potentielle de l'article 82 aux contrats de volume. Le Gouvernement australien a fait connaître ses préoccupations concernant les versions antérieures de l'article 82 à de nombreuses occasions et de la manière la plus formelle dans le document A/CN.9/WG.III/WP.88. Ces préoccupations persistent avec le texte actuel.

67. Le Gouvernement australien est d'avis que l'article 82 et la définition du contrat de volume doivent être modifiés pour résoudre le problème. Il préférerait que le paragraphe 2 b) de l'article 82 soit rédigé comme suit:

Le contrat de volume i) fait l'objet d'une négociation individuelle et ii) spécifie de manière apparente dans quelles sections du contrat de volume se trouvent les dérogations;

**Questions diverses**

68. Le Gouvernement australien est favorable à l'inclusion d'un mécanisme permettant d'accroître les limites de responsabilité.