

### 3. — Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (additif) [A/CN.9/109/Add.2]\*

#### *République arabe libyenne*

Avant de formuler nos observations sur le projet de convention, article par article, nous souhaiterions souligner que la République arabe libyenne n'a pas adhéré à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, ni au Protocole de Bruxelles de 1968 en portant modification, mais qu'elle en a incorporé les dispositions dans sa législation interne, et plus précisément dans sa loi de 1953 sur les transports maritimes.

#### *Article premier*

A. Le paragraphe 1 n'indique pas, contrairement à l'alinéa *a* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924, si le transporteur doit être le propriétaire du navire ou l'affréteur pour pouvoir exécuter le contrat de transport.

B. Le paragraphe 2 vise le "transporteur substitué", qu'il définit comme toute personne à qui le transporteur contractuel a confié l'exécution de tout ou partie du transport des marchandises. Nous estimons que ces dispositions sur le "transporteur", le "transporteur contractuel" et le "transporteur substitué" pourraient prêter à confusion lors de la détermination des responsabilités. Il serait préférable, à notre avis, d'employer le seul terme de "transporteur" qui figure dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

C. La définition du terme "destinataire", au paragraphe 3, est trop imprécise et devrait être complétée. En effet, il n'y est pas indiqué clairement en vertu de quoi ou à quel titre une personne est habilitée à prendre livraison de la marchandise. On pourrait suivre à cet égard les dispositions du décret français du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes, où le terme "destinataire" est défini comme suit : "Destinataire signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu du contrat de transport; c'est celle dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée, ou celle qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur; c'est encore le dernier endossataire dans le connaissement à ordre."

D. La définition du terme "marchandises", au paragraphe 4, englobe les animaux vivants et les marchandises chargées en pontée, ce qui est en contradiction avec l'alinéa *c* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924.

Nous jugeons souhaitable que la définition du terme "marchandises" comprenne expressément les bagages non accompagnés.

E. Le paragraphe 5 contient la définition du "contrat de transport". Les mots "où les marchandises doivent être livrées", à la fin de ce paragraphe, sont inutiles et pourraient être supprimés.

Il apparaît nécessaire de compléter la définition du contrat de transport, qui ne fait apparaître que le chargeur et le transporteur, en y mentionnant aussi le destinataire. En effet, celui-ci doit pouvoir invoquer le contrat de transport auquel il n'est pas partie; or en l'absence de connaissement qui est le titre représentatif de la marchandise, le destinataire ne saurait exercer les droits du chargeur, sauf à se prévaloir s'il le peut de dispositions d'une législation nationale lui conférant ce droit. Or, il n'existe pas toujours, dans toutes les législations nationales, de telles dispositions qui permettent de reconnaître au destinataire la possibilité d'exercer les droits du chargeur.

Pour éviter de recourir aux législations nationales, il est souhaitable que la convention internationale comprenne une définition du contrat de transport qui fonde les droits du chargeur et du transporteur et précise également les droits du destinataire; une telle précision s'impose en l'absence de connaissement.

Outre ce qui précède, il convient également de préciser quel transporteur acquiert en vertu du contrat de transport le droit d'exercer contre le destinataire les actions nées de ce contrat, en particulier celle en paiement du fret.

A cet effet, la définition figurant au paragraphe 5 de l'article premier devrait être ainsi complétée :

"En vertu de ce contrat, le destinataire peut exercer les droits du chargeur et être soumis à ses obligations."

F. Au paragraphe 6, le connaissement est défini comme un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises contre remise de ce document.

Cette définition doit être revue afin d'éclaircir les points suivants :

1. Cas où le transporteur délivre le connaissement avant de charger les marchandises (connaissement contre frais de chargement).
2. La définition implique-t-elle que l'obligation de charger les marchandises incombe toujours au transporteur ?
3. Ce texte stipule que le connaissement peut être établi au porteur. Or certaines législations nationales (telle la nouvelle législation grecque sur les transports maritimes) font apparaître une tendance à abolir les connaissements au porteur, considérés comme incompatibles avec le fait que le connaissement atteste des droits d'ordre péuniaire. C'est la raison pour laquelle les législations nationales en question préfèrent ne mentionner que les connaissements nominatifs ou à ordre.

\* 5 octobre 1976. Les observations publiées ci-après ont été reçues après la clôture de la neuvième session de la CNUDCI.

*Article 2*

A. Aux alinéas *d* et *e* du paragraphe 1, il serait préférable de supprimer les mots "ou l'autre document", après les mots "le connaissement", afin de ne pas créer de confusion quant au document justifiant l'application de la Convention.

B. Il faudrait préciser, au paragraphe 4, que la Convention n'est pas applicable au cas où un connaissement a été émis en vertu d'un contrat d'affrètement lorsque le porteur du connaissement est en même temps l'affréteur et l'une des parties au contrat. En effet, les juristes du monde entier sont d'accord sur ce principe, découlant de la Convention de Bruxelles de 1924 en matière de connaissement.

La formulation de ce paragraphe amène également à craindre que, par le moyen d'un endossement translatif au profit d'un mandataire de l'affréteur, les dispositions de la charte-partie soient réputées inopposables dès lors qu'un connaissement a été émis, puisque le porteur du connaissement ne doit pas être l'affréteur ou l'un de ses représentants. Aussi est-il préférable de remplacer l'expression "porteur du connaissement" par celle de "tiers porteur de bonne foi".

*Article 4*

A. Il conviendrait d'ajouter au paragraphe 2 les mots "au port de déchargement" après le mot "destinataire", et de compléter ce paragraphe par une nouvelle phrase ainsi conçue : "Lorsque les marchandises sont remises au destinataire hors du port de déchargement, la livraison sera réputée avoir eu lieu au port de déchargement."

B. Il serait plus logique, dans ce cas, de remanier l'ordre des alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 2, qui deviendrait *c*, *a* et *b*.

*Article 5*

A. L'exception relative à l'"erreur de navigation" doit s'entendre au sens étroit, c'est-à-dire à l'exclusion des erreurs dans "l'administration du navire".

B. Le paragraphe 4, qui a trait à l'exonération de responsabilité en cas d'incendie, devrait être libellé plus clairement. Cette disposition correspond à l'un des cas d'exonération figurant au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de 1924 et constitue une brèche dans le nouveau régime de responsabilité fondé sur une présomption générale de faute à l'égard du transporteur; elle n'a pas son équivalent dans les autres conventions internationales de transport. La formulation suivante pourrait être retenue :

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

C. Le fait que le paragraphe 5 établisse le principe de la responsabilité en cas de retard constitue une modification essentielle des principes de la responsabilité.

D. Les mesures envisagées au paragraphe 6 peuvent donner lieu à une action en avaries communes, par exemple dans le cas où une partie de la cargaison transportée est jetée à la mer pour sauver le reste. En pareil cas, le transporteur devrait continuer d'être tenu de contribuer aux avaries communes en ce qui concerne les marchandises sacrifiées.

Nous proposons à cet égard d'ajouter au paragraphe 6 le membre de phrase suivant : "sauf en cas d'avaries communes, d'assistance et de sauvetage".

*Article 6*

Le double système de limitation de la responsabilité du transporteur au colis ou unité et au poids, analogue à celui établi par le Protocole de 1968, est plus satisfaisant que le système de calcul de la limitation sur le poids seulement.

Il paraît préférable de retenir, en cas de retard à la livraison, une limitation particulière calculée sur le montant du fret, plutôt que de calculer la limitation de responsabilité pour retard de la même manière qu'en cas de pertes ou dommages.

Nous proposons également que d'autres moyens soient trouvés pour déterminer la base monétaire de conversion du montant de la responsabilité.

*Article 8*

Cet article concerne la déchéance du droit du transporteur ou de ses préposés de se prévaloir de la limitation de responsabilité. Nous estimons qu'il conviendrait d'ajouter, après les mots "le transporteur", les mots "ou ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions".

*Article 9*

Cet article a trait au transport des marchandises en pontée. Pour éviter toute ambiguïté, il vaudrait mieux supprimer la mention relative à "tout autre document faisant preuve de contrat de transport" (voir ci-dessus les observations relatives à l'article 2).

*Article 10*

A. Il convient de revoir l'ensemble de cet article en tenant compte des observations relatives à la définition du terme "transporteur" formulées à propos de l'article premier et de supprimer le mot "contractuel" dans le texte de cet article ainsi que dans son intitulé.

B. Nous proposons d'ajouter la phrase suivante au paragraphe 3 :

"Le transporteur restera néanmoins tenu par les obligations ou renoncations résultant d'un tel accord particulier dont la non-exécution sera considérée comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8."

*Article 11*

A. Même observation en ce qui concerne le mot "contractuel".

B. Le paragraphe 2 est absolument inacceptable : permettre au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité pour tout dommage causé par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué contredit le texte de l'article 10. Nous estimons donc que le paragraphe 2 de cet article devrait être supprimé.

*Article 14*

Même observation que précédemment sur la nécessité de supprimer le mot "contractuel".

*Article 16*

La mention "y compris tout destinataire" semble inutile. Aussi serait-il préférable de s'en tenir à la formulation visant à ne protéger que les tiers au contrat de transport, qui est celle de l'article 1 du Protocole de 1968, modifiant le paragraphe 4 de l'article 3 de la Convention de 1924, lequel est libellé comme suit : "Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers de bonne foi."

*Article 17*

Pour les raisons indiquées sous l'article 16, les mots "y compris le destinataire" devraient être supprimés aux paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17.

*Article 19*

Le dernier mot du paragraphe 1, "éventuel", paraît devoir être supprimé; il ne peut en effet s'agir d'un document de transport éventuel puisque ce document doit exister. En son absence, il ne saurait être valablement allégué quoi que ce soit sur l'état des marchandises lors de leur prise en charge par le transporteur.

*Article 20*

Le délai d'un an, qui est celui de la Convention de 1924 et d'un grand nombre de législations nationales, paraît devoir être maintenu, d'autant qu'il n'a pas soulevé de difficultés particulières. En outre, il évite que pèse trop longtemps sur le transporteur un risque de contentieux.

*Article 21*

A. Nous estimons que le paragraphe 2 est inacceptable et considérons que l'article 17 de la Convention d'Athènes de 1974 relatif au transport par mer de passagers et de leurs bagages contient à cet égard une disposition satisfaisante.

La même observation s'applique à l'alinéa a, iii, du paragraphe 22.

B. La deuxième phrase de l'alinéa a du paragraphe 2 est en contradiction avec l'article 7 de la Convention internationale de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, à laquelle beaucoup de pays ont adhéré.

*Article 23*

Il serait préférable de viser "tout document de transport" après avoir cité le connaissance, car viser, comme le fait le projet de convention, "tout autre document constatant le contrat de transport" fait double emploi avec la mention du contrat de transport qui figure en tête de l'énumération; en revanche, l'expression "tout autre document de transport" vise le cas où il n'y a pas eu de connaissance délivré.

*Article 24*

Nous sommes d'avis que cet article devrait être remanié en vue d'éviter qu'il ne porte atteinte à l'application des Règles d'York et d'Anvers qui ont trait au règlement des avaries communes.

*Article 25*

La même observation que celle qui a été faite au sujet du paragraphe 1 de l'article 2 s'applique au paragraphe 2 du présent article.

#### 4. — Rapport du Secrétaire général : analyse des observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CN.9/110)\*

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>		<i>Pages</i>
I. — INTRODUCTION .....	279	B. — Observations relatives à certaines dispositions du projet de convention .....	281
II. — ANALYSE DES OBSERVATIONS .....	280	Première partie. — Dispositions générales ..	281
A. — Observations relatives au projet de convention dans son ensemble .....	280	Article premier. — Définitions .....	281

\* 25 février 1976.