

III. RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT

A. Rapport du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux sur les travaux de sa neuvième session (New York, 6-17 janvier 1986) (A/CN.9/275) [Original : anglais]

TABLE DES MATIÈRES

| | <i>Paragraphes</i> |
|--|--------------------|
| INTRODUCTION | 1-11 |
| DÉLIBÉRATIONS ET DÉCISIONS | 12-98 |
| I. MÉTHODE DE TRAVAIL | 12-14 |
| II. EXAMEN DES PROJETS D'ARTICLES DE RÈGLES UNIFORMES SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT ÉTABLIS PAR LE SECRÉTARIAT | 15-98 |
| Article premier | 16-30 |
| A. Texte proposé par le secrétariat | 16-29 |
| B. Textes proposés par le groupe de travail officieux et notes s'y rapportant | 30 |
| Article 2 | 31-41 |
| A. Texte proposé par le secrétariat | 31-40 |
| B. Textes proposés par le groupe de travail officieux et notes s'y rapportant | 41 |
| Article 3 | 42-45 |
| A. Texte proposé par le secrétariat | 42-44 |
| B. Texte proposé par le groupe de travail officieux et notes s'y rapportant | 45 |
| Article 4 | 46-58 |
| A. Texte proposé par le secrétariat | 46-57 |
| B. Textes proposés par le groupe de travail officieux et notes s'y rapportant | 58 |
| Article 5 | 59-71 |
| Article 6 | 72-78 |
| Article 7 | 79-80 |
| Article 8 | 81 |
| Article 9 | 82-86 |
| Article 10 | 87-88 |
| Article 11 | 89-90 |
| Article 12 | 91-93 |
| Article 13 | 94-96 |
| Article 14 | 97 |
| Article 15 | 98 |
| III. QUESTIONS DIVERSES ET TRAVAUX A VENIR | 99 |

INTRODUCTION

1. A sa seizième session, la Commission a décidé d'inclure la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans son programme de travail, de prier l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) de lui transmettre pour examen son avant-projet de convention en la matière et de confier à un groupe de travail la préparation de règles uniformes dans ce domaine. La Commission a renvoyé à sa dix-septième session sa décision sur la composition du Groupe de travail¹.

2. Comme suite à la demande ainsi formulée à la seizième session, UNIDROIT a communiqué son avant-projet de convention à la Commission. A sa dix-septième session, la Commission a décidé de confier à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux la tâche d'élaborer des règles uniformes dans ce domaine. Elle a en outre décidé que le Groupe de travail aurait pour mandat de baser ses travaux sur l'avant-projet de convention d'UNIDROIT et sur le rapport explicatif établi par le secrétariat d'UNIDROIT, ainsi que sur l'étude des grandes questions soulevées par ledit avant-projet dont le secrétariat de la CNUDCI l'avait saisie à sa dix-septième session (A/CN.9/252). Le Groupe de travail devait également examiner des questions qui ne sont pas traitées dans l'avant-projet de convention d'UNIDROIT ainsi que toute autre question qui pouvait être considérée comme pertinente².

3. A sa huitième session, le Groupe de travail a entrepris un examen complet des questions liées à la responsabilité des exploitants de terminaux de transport en vue de l'élaboration de règles uniformes détaillées (document A/CN.9/260). Il a décidé d'attendre, pour décider de la forme à donner à ces règles, d'en avoir déterminé le contenu (*ibid.*, par. 13).

4. Le Groupe de travail se compose des 36 Etats membres de la Commission, à savoir : Algérie, Allemagne, République fédérale d', Australie, Autriche, Brésil, Chine, Chypre, Cuba, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Guatemala, Hongrie, Inde, Iraq, Italie, Japon, Kenya, Mexique, Nigéria, Ouganda, Pérou, Philippines, République centrafricaine, République démocratique allemande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Suède, Tchécoslovaquie, Trinité-et-Tobago, Union des Républiques socialistes soviétiques, Yougoslavie.

5. Le Groupe de travail a tenu sa neuvième session à New York du 6 au 17 janvier 1986. Tous les membres s'étaient fait représenter à l'exception de ceux dont les noms suivent : Chypre, Guatemala, Nigéria, Ouganda,

République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Sénégal et Singapour.

6. Assistaient à la session des observateurs des Etats suivants : Argentine, Canada, Fidji, Grèce, Lesotho, Oman, Pakistan, Pays-Bas, République de Corée, Saint-Siège, Suisse et Turquie.

7. Assistaient également à la session des observateurs des organisations internationales suivantes :

a) *Organes des Nations Unies*

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

b) *Organisations intergouvernementales*

Commission centrale pour la navigation du Rhin
Conférence de La Haye de droit international privé
Institut international pour l'unification du droit privé
Organisation de l'unité africaine

c) *Organisations internationales non gouvernementales*

Association du transport aérien international
Association internationale des ports
Chambre de commerce internationale
International Forest Products Transport Association
Comité maritime international.

8. Le Groupe de travail a élu le bureau suivant :

Président : M. Michael Joachim Bonell (Italie)

Vice-Président : M. Krister Thelin (Suède)

Rapporteur : M. Kuchibhotla Venkatramiah (Inde).

9. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.II/WP.54);

b) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : divers aspects pratiques et juridiques des opérations effectuées par les exploitants de terminaux de transport, note du Secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.55);

c) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport et observations, note du Secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.56).

10. Les documents suivants avaient également été mis à la disposition du Groupe :

a) Coordination des activités : quelques faits nouveaux dans le domaine du transport international de marchandises, rapport du Secrétaire général (A/CN.9/236);

b) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport, rapport du Secrétaire général (A/CN.9/252);

c) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : questions soumises à l'examen du Groupe de

¹Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa seizième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-huitième session, Supplément n° 17 (A/38/17)*, par. 115.

²Rapport de la Commission des Nations Unies sur le droit commercial international sur les travaux de sa dix-septième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-neuvième session, Supplément n° 17 (A/39/17)*, par. 113.

travail, note du Secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.52 et Add.1);

d) Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : questions supplémentaires soumises à l'examen du Groupe de travail, note du Secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.53).

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

- a) Election du Bureau;
- b) Adoption de l'ordre du jour;
- c) Elaboration de règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport;
- d) Autres questions;
- e) Adoption du rapport.

DÉLIBÉRATIONS ET DÉCISIONS

I. Méthode de travail

12. Le Groupe de travail a décidé de consacrer sa neuvième session à cerner les questions importantes posées par les projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport établis par le Secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.56) (ci-après dénommé le "projet du Secrétariat") et à tenter de s'accorder sur des projets d'articles contenant, à chaque fois que cela a été jugé nécessaire, des variantes, sur la base desquels les délégations pourraient tenir des consultations avec les parties intéressées de leurs pays respectifs, et le Groupe de travail poursuivre ses travaux. Il a été convenu de remettre à une session ultérieure le choix définitif à faire entre les différentes variantes et la mise au point du texte des projets d'articles. Le Groupe de travail a rappelé la décision qu'il avait prise à sa session antérieure de se prononcer sur la forme à donner aux règles uniformes après en avoir déterminé la substance et la teneur.

13. Le Groupe de travail a procédé à un débat liminaire sur le projet du Secrétariat. Il a ensuite constitué un groupe de travail officieux qu'il a chargé d'établir, en faisant la synthèse des vues exprimées au cours du débat, des projets d'articles qui comporteraient des variantes toutes les fois où on le jugerait nécessaire. Le Groupe de travail officieux a établi les textes des projets d'articles premier, 2, 3 et 4, qui ont ensuite été examinés par le Groupe de travail.

14. Les textes des projets d'articles premier, 2, 3 et 4 proposés par le Groupe de travail officieux figurent au chapitre II du présent rapport après le débat de fond qu'a tenu le Groupe de travail sur les projets d'articles premier, 2, 3 et 4 du projet du Secrétariat. Le Groupe de travail a jugé que les textes proposés par le groupe de travail officieux constituaient une bonne base pour la poursuite des consultations et pour ses travaux futurs. Afin d'en faciliter l'examen, le Groupe de travail a décidé de faire figurer à la suite de chaque texte des notes contenant les observations faites lors des réunions du groupe de travail officieux, telles

que modifiées par le Groupe de travail. Ces notes figurent au chapitre II du présent rapport après les projets d'articles auxquels elles correspondent.

II. Examen des projets d'articles de règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport établis par le Secrétariat

15. On trouvera ci-après un compte rendu des débats relatifs à chaque projet d'article.

Article premier

A. Texte proposé par le Secrétariat

16. On est généralement convenu de la nécessité d'employer une terminologie claire et cohérente pour désigner les diverses notions figurant dans cet article, et de ne pas perdre de vue les difficultés que peut présenter la traduction de ces termes dans les diverses langues. On a émis l'avis qu'il fallait, au paragraphe 1, donner une définition simple de l'expression "exploitant", car on risquait, en retenant une définition trop détaillée, d'exclure par inadvertance des entités auxquelles la définition devait s'appliquer.

Paragraphe 1, alinéa a

17. On a émis l'avis que la détermination des types d'exploitants auxquels devaient s'appliquer les règles uniformes ne devait pas dépendre de l'existence d'un lien contractuel entre l'exploitant et son client. A ce propos, on a fait observer que dans certains systèmes juridiques, une personne pouvait assumer des obligations concernant des marchandises en les prenant en charge, et que ces obligations ne supposaient pas forcément un contrat préalable. Aussi a-t-on suggéré d'éviter l'expression "engagée" à l'alinéa a du paragraphe 1, et de parler dans ce paragraphe d'une personne qui "s'obligeait" à accomplir des opérations liées aux marchandises soit en vertu d'un accord, soit en les prenant en charge. Selon une autre suggestion, il n'était pas nécessaire de préciser comment cette obligation pouvait être contractée (par accord ou par la prise en charge des marchandises).

18. Le Groupe de travail a examiné l'expression "à titre onéreux" figurant à l'alinéa a du paragraphe 1. Selon un point de vue, il fallait la supprimer. A ce sujet, on a fait observer que les exploitants qui déchargeaient des marchandises pour le compte d'un client entreposaient souvent les marchandises pendant une certaine période sans frais supplémentaires pour le client (pratique dite parfois de la "période de franchise"). Il se pouvait qu'un tribunal considère l'entreposage en "période de franchise" comme n'étant pas effectué "à titre onéreux", ce qui aurait pour effet de soustraire l'entreposage effectué dans ces conditions à l'application des règles uniformes. Selon un autre point de vue, il fallait retenir l'expression "à titre onéreux". Selon un troisième, il fallait remplacer l'expression "à titre

onéreux" dans la définition de l'"exploitant" par l'idée que l'exploitant est celui qui effectue des opérations de terminaux à titre d'activité "commerciale". La majorité a estimé qu'il fallait formuler la définition de l'"exploitant" de manière à faire apparaître que les règles seraient applicables à des entités qui ont pour profession ou activité de fournir des services liés aux transports, en laissant de côté la question de savoir si certaines opérations étaient rémunérées.

19. On a émis l'opinion que la définition de l'expression "exploitant" ne devait pas faire référence aux services rendus "pendant" le transport, de manière à ne pas laisser entendre que les règles devaient s'appliquer à un transporteur pendant que celui-ci était responsable des marchandises en tant que transporteur en vertu d'une convention internationale relative aux transports ou d'une législation nationale. Toutefois, la majorité a estimé qu'il fallait maintenir le mot "pendant" si les mots "avant" et "après" étaient maintenus. A cet égard, on a noté la possibilité d'assimiler le déchargement et la prise en charge des marchandises par un exploitant, entre deux phases du transport, à des opérations effectuées "pendant" le transport : en retenant le mot "pendant", on ferait en sorte que les règles s'appliquent en pareil cas à l'exploitant. On a émis l'avis qu'il y avait d'autres moyens de ne pas donner l'impression que les règles uniformes devaient s'appliquer à un transporteur pendant qu'il avait la responsabilité des marchandises à titre de transporteur, par exemple en insérant les mots "agissant à un autre titre que celui de transporteur", ou une disposition comme celle de l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article premier du projet du Secrétariat (voir par. 25 ci-après), ou encore en recourant à une disposition semblable à celle de l'article 15 dudit projet.

20. On a mis en doute la nécessité du membre de phrase "en vue de les remettre à toute personne habilitée à prendre livraison", à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article premier du projet du Secrétariat. L'opinion a été émise que ce membre de phrase excluait le cas où l'exploitant est le destinataire final des marchandises, et que l'accent serait mis du coup sur la question de la nature des exploitants visés dans les règles uniformes. Toutefois, on a généralement estimé que le membre de phrase en question n'était pas nécessaire car l'exploitant prend toujours les marchandises en charge en vue de les remettre à quelqu'un d'autre.

21. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir à quels types d'opérations et d'exploitants devaient s'appliquer les règles uniformes et comment ces opérations devaient être mentionnées dans la définition de l'exploitant. On a émis l'avis qu'il ne fallait pas limiter l'application des règles uniformes à de simples opérations d'entreposage, ce qui ne serait pas compatible avec les pratiques modernes en matière de transports, s'agissant notamment de terminaux de conteneurs, où la fonction de l'exploitant consistait à servir d'intermédiaire pour le transfert des marchandises entre deux moyens de transport ou entre l'expéditeur ou le destinataire et le moyen de transport considéré. Il se pouvait que cette fonction implique une activité d'entreposage, mais celle-ci ne constituait pas toujours la

fonction essentielle de l'exploitant; il arrivait souvent que les autres opérations de manutention revêtent autant ou plus d'importance.

22. On est généralement convenu que les règles uniformes ne devaient pas s'appliquer aux dockers, aux manutentionnaires de chargements d'avions ou entités analogues engagées par des exploitants de terminaux à seule fin de décharger des marchandises, de les apporter au terminal ou de leur faire traverser celui-ci et de les charger sur un autre moyen de transport lorsque ces entités n'en prenaient pas soin ou n'en assuraient pas la garde ou la surveillance. En revanche, on a émis l'avis que les règles uniformes devaient s'appliquer aux dites entités dans l'hypothèse où celles-ci prenaient soin des marchandises, les gardaient et les surveillaient. En outre, on est généralement convenu que les règles uniformes ne devaient pas s'appliquer à une entité — à une autorité portuaire publique par exemple — qui louait des facilités à d'autres entités à l'intérieur de la zone d'un terminal, sans prendre en charge les marchandises ou en assumer la responsabilité sauf pour ce qui était d'assurer la sécurité de la zone. On a aussi émis l'avis que les règles uniformes devaient couvrir l'entreposage des marchandises dans un entrepôt de douane. Selon une autre opinion, les règles ne devaient pas couvrir l'entreposage à long terme — dans le cas, par exemple, d'un centre de distribution — et ne devaient pas couvrir les réciprocités.

23. L'opinion a été émise qu'on parviendrait à bien délimiter le champ d'application des règles uniformes en restreignant l'application aux seuls cas où la "conservation" entrait pour une part essentielle dans les opérations de l'exploitant. On est généralement convenu que l'application des règles uniformes ne devait pas dépendre du rôle — principal ou accessoire — que la "conservation" jouait par rapport aux autres opérations. Toutefois, selon un autre point de vue, il y avait lieu de se demander si l'on devait retenir l'expression "conservation" dans les règles uniformes. On ne voyait pas bien ce que signifiait cette expression, qu'il faudrait sans doute définir si l'on devait l'utiliser, comme cela avait été fait dans le projet du Secrétariat (voir également par. 26 ci-après). A cet égard, on a suggéré d'utiliser au lieu de l'expression "conservation" une autre formule qui ferait ressortir le critère essentiel d'applicabilité des règles. On a suggéré l'emploi de l'expression "prendre soin des marchandises, les garder et les surveiller". A ce propos, toutefois, on a dit qu'il ne fallait pas utiliser l'expression "prendre soin" car, dans certains systèmes juridiques, elle était susceptible d'une interprétation qui permettrait à un exploitant d'échapper à l'application des règles uniformes en excluant, par le jeu d'une clause contractuelle, toute obligation de prendre soin des marchandises. D'un autre côté, on a exprimé l'opinion que, du point de vue économique, il pourrait être intéressant pour le client d'avoir la possibilité de choisir entre un régime de responsabilité fondé sur la faute présumée, qu'adopte le projet du Secrétariat, et un régime de responsabilité moins onéreux en vertu duquel l'exploitant pourrait limiter sa responsabilité à la seule responsabilité pour perte ou endommagement résultant d'une faute grave commise par lui ou par ses préposés ou

mandataires. Un tel régime de responsabilité pourrait être approprié, en particulier dans les cas où les marchandises sont entreposées dans des zones d'entreposage de plein air auxquelles des tiers, tels les transporteurs, les transitaires ou les destinataires ont accès pour pouvoir inspecter les marchandises, les trier ou en disposer de tout autre manière. On a émis l'opinion que les mots "prendre soin des marchandises, les garder et les surveiller" avaient une signification plus large que "conserver", et qu'en employant la première expression à la place de "conserver" on en viendrait à appliquer les règles uniformes à des entités qui n'effectuaient pas des opérations de conservation. Selon un autre point de vue, la première expression était synonyme de "conserver".

24. En ce qui concerne la forme sous laquelle les opérations autres que la conservation devraient être mentionnées dans la définition de l'"exploitant", on a dit qu'il fallait spécifier dans la définition les autres types d'opérations à viser. On a suggéré à ce propos d'inclure dans la définition les opérations énumérées au paragraphe 2 de l'article 3 du projet du Secrétariat. Une autre suggestion tendait à ajouter à cette énumération les opérations de trimage, de fardage et d'accorage. Selon un point de vue, il fallait s'en tenir à une énumération purement illustrative et ne pas chercher à donner une liste exhaustive de ces opérations additionnelles. Selon un autre point de vue, il ne fallait pas mentionner dans la définition de l'"exploitant" d'autres opérations que "la conservation" ou les opérations consistant à "prendre soin des marchandises, à les garder et à les surveiller", et il fallait simplement se référer à ces opérations dans la mesure où elles étaient exécutées en combinaison avec d'autres opérations liées au transport ou en vue d'exécuter de telles opérations. On a proposé en outre que soient mentionnées les opérations qui tendaient à faciliter la livraison des marchandises à la personne habilitée à les recevoir. L'opinion a été avancée que les règles uniformes devaient s'appliquer seulement aux opérations que l'exploitant s'était obligé à exécuter.

Paragraphe 1, alinéa b

25. On est généralement convenu que les règles uniformes ne devaient pas s'appliquer à un transporteur pendant la période où il était responsable des marchandises à titre de transporteur en vertu d'une convention internationale de transport ou d'une législation nationale en matière de transport, mais qu'elles devaient s'appliquer au transporteur lorsqu'il avait la charge des marchandises en dehors de cette période. On a toutefois émis l'avis qu'il fallait supprimer l'alinéa b du paragraphe 1 et utiliser la formule du paragraphe 1 de l'article premier de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT, à savoir : "agissant à un autre titre que celui de transporteur", cette formule étant plus simple. Selon un autre point de vue, la formule d'UNIDROIT risquait d'être interprétée d'une manière qui excluait l'application des règles au transporteur dans tous les cas. En conséquence, on a proposé que l'alinéa b du paragraphe 1 dispose qu'un transporteur ne devait pas être considéré comme un exploitant lorsqu'il avait la responsabilité des marchandises en

vertu d'une convention internationale ou d'une législation nationale en matière de transport. Selon une autre suggestion, il convenait de se référer aux règles de droit applicables régissant le transport plutôt qu'à une convention internationale ou une législation nationale en matière de transport.

Paragraphe 2

26. Des points de vue divergents ont été exprimés quant à la nécessité de définir l'expression "conservation". Selon un point de vue, il fallait définir l'expression puisqu'elle devait être utilisée dans les règles uniformes. Diverses propositions ont été avancées sur la manière de définir la "conservation". En particulier, on a proposé de reprendre la définition figurant au paragraphe 2 de l'article premier du projet du Secrétariat. On a fait toutefois observer à cet égard que le membre de phrase "dans une zone sur laquelle elle a, avec d'autres, un droit d'accès et d'utilisation" pouvait donner lieu à des difficultés dans certains systèmes juridiques. On a suggéré d'autre part qu'il fallait définir la "conservation" comme étant le fait de prendre soin des marchandises, de les garder et de les surveiller. Selon une troisième suggestion, la "conservation" recouvrait les opérations traditionnelles d'entreposage et de stockage, même si, de l'avis de certains, l'expression était susceptible d'une interprétation plus large. En vertu d'une quatrième suggestion, il fallait exclure de la conservation le transfert direct des marchandises d'un moyen de transport à un autre sans immobilisation. Sur ce point, on a dit toutefois que l'immobilisation des marchandises ne devait pas être le critère permettant de déterminer s'il y avait conservation et, par conséquent, si l'entité devait être considérée comme un exploitant soumis à l'application des règles. Selon une cinquième suggestion, il fallait définir la "conservation" comme l'obligation pour l'exploitant de maintenir les marchandises dans l'état où il les avait reçues.

Paragraphe 3

27. La définition de l'expression "marchandises" figurant au paragraphe 3 a été jugée acceptable.

Paragraphes 4 et 5

28. L'avis a été émis que, puisque chaque convention internationale de transport définissait le type de transporteur soumis à son application, il ne convenait pas d'inclure dans les règles uniformes une nouvelle définition de l'expression "transporteur", laquelle risquerait de contredire les définitions utilisées dans les conventions internationales. D'après ce point de vue, les règles uniformes devaient faire référence exclusivement aux définitions données de l'expression "transporteur" dans les conventions internationales de transport. On a néanmoins fait observer que cela risquait de faire problème dans le cas d'un transporteur couvert par la définition incluse dans une convention à laquelle l'Etat considéré n'était pas partie alors qu'il avait accepté les règles uniformes. Selon un autre point de vue, il n'était pas nécessaire que les règles uniformes définissent

l'expression "transporteur" sinon pour indiquer que cette expression couvrirait les transporteurs multimodaux.

29. On est généralement convenu que le terme "transporteur" ne devrait être défini que si l'on définissait l'expression "transporteur international". Si l'on adoptait la méthode proposée par le groupe de travail officieux pour l'article 2, il n'y aurait pas lieu de définir l'expression "transporteur", ni l'expression "transporteur international", mais il faudrait définir l'expression "transport international".

B. Textes proposés par le groupe de travail officieux et notes s'y rapportant

30. Le groupe de travail officieux a proposé les textes ci-après pour l'article premier des règles uniformes. A la suite de ces textes figurent les notes qu'il a jugé utile de leur adjoindre afin d'en faciliter l'examen.

Article premier

Aux fins de la présente [Convention] [Loi] :

[Variante 1]

1. a) L'expression "exploitant" désigne toute personne qui s'engage, soit par contrat, soit par la prise en charge des marchandises, à prendre soin desdites marchandises, à les garder et à les surveiller, en vue d'assurer ou de faire assurer des services relatifs au transport de marchandises.

b) L'expression "services relatifs au transport" couvre des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage ou l'accorage.

c) Une personne ne peut être considérée comme un exploitant dans la mesure où elle est responsable des marchandises en qualité de transporteur ou d'entrepreneur de transport multimodal en vertu des règles juridiques applicables au transport.

[Variante 2]

1. L'expression "exploitant" désigne toute personne agissant à un autre titre que celui de transporteur, qui s'oblige à conserver des marchandises avant, pendant ou après un transport, que ce soit ou non à l'occasion d'autres opérations relatives au transport soit par une convention, soit par la prise en charge desdites marchandises des mains d'un chargeur, d'un transporteur, d'un expéditeur ou de toute autre personne, en vue de leur remise à toute personne habilitée à en prendre livraison.

[2. L'expression "conserver" signifie qu'une personne prend soin des marchandises, les garde et les surveille [dans une zone placée sous son contrôle] [dans une zone placée sous son contrôle exclusif ou dans une zone sur laquelle elle a, avec d'autres, un droit d'accès et d'utilisation].]

[Variante 3]

1. L'expression "exploitant" désigne toute personne qui effectue ou fait effectuer des opérations de manutention telles que le chargement, le déchargement, le stockage, le trimmage, le fardage ou l'accorage de marchandises faisant l'objet d'un transport international [avant, pendant et après le transport], pour autant que la conservation fasse partie desdites opérations.

2. L'expression "conservation" désigne le soin, la garde et la surveillance des marchandises par une personne [exerçant cette garde dans une zone placée sous son contrôle] [exerçant cette garde dans une zone placée sous son contrôle exclusif ou dans une zone sur laquelle elle a, avec d'autres, un droit d'accès et d'utilisation], [sauf que le transfert direct d'un moyen de transport à un autre, lorsqu'il est accompli sans immobilisation des marchandises, n'est pas réputé constituer conservation].

* * *

3. L'expression "marchandises" désigne également les conteneurs, remorques, châssis squelettes, barges, palettes et tout équipement ou emballage similaire, s'ils ne sont pas fournis par l'exploitant.

4. L'expression "transport international" désigne tout transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents [; cependant, dans la mesure où le transport de marchandises doit être effectué en plusieurs stades qui font l'objet de contrats de transport séparés, l'expression "transport international" couvre seulement les phases du transport pour lesquelles le point de départ et le point de destination sont situés dans des Etats différents].

Notes

a) Selon la variante 1, l'exploitant s'engage essentiellement "à prendre soin desdites marchandises, à les garder et à les surveiller" en vue d'assurer ou de faire assurer des services relatifs au transport des marchandises. Selon la variante 2, il doit s'engager essentiellement à "conserver" les marchandises. La variante 2 offre la possibilité de restreindre la définition de l'exploitant à une personne qui effectue des opérations traditionnelles, le stockage et l'entreposage, avec éventuellement certaines autres opérations en rapport avec le transport (qui pourraient être mentionnées à l'article 3). Cette restriction pourrait être obtenue en omettant la définition du mot "conserver" au paragraphe 2 de la variante 2, et le mot "conserver" comme désignant seulement le stockage et l'entreposage. Cette conception pourrait être plus restrictive que celle de la variante 1 si la formule "à prendre soin desdites marchandises, à les garder et à les surveiller" figurant dans la variante 1 était interprétée comme désignant un ensemble de situations englobant plus que le stockage et l'entreposage.

b) La variante 2 pourrait aussi être plus étroite que la variante 1 si la définition du mot "conserver" donnée au paragraphe 2 de la variante 2 signifiait seulement "qu'une personne prend soin des marchandises, les garde et les surveille dans une zone placée sous son contrôle". En revanche, la variante 2 pourrait être plus large que la variante 1 si la définition du mot "conserver" donnée au paragraphe 2 de la variante 2 n'était pas retenue, et que le mot "conserver" était interprété plus largement que le fait par une personne de prendre soin des marchandises, de les garder et de les surveiller.

c) La variante 1 pourrait englober les entreprises de manutention des ports et des aéroports si elles prennent soin des marchandises, les gardent et les surveillent. On a déclaré cependant que ces entités ne devraient pas être considérées comme des exploitants visés par les règles uniformes. Selon une autre opinion, les variantes 1 et 2 pourraient aussi englober ces entités en fonction de la décision qui serait prise à propos des mots entre crochets dans la définition de conservation.

d) Comme pour la variante 2, la "conservation" est aussi un élément essentiel de la définition de "l'exploitant" dans la variante 3. Cependant, la variante 3 offre la possibilité de préciser que le transfert direct des marchandises d'un moyen de transport à un autre, lorsqu'il est accompli sans immobilisation de marchandises, ne doit pas être réputé constituer conservation. Une formule analogue pourrait aussi trouver place dans la définition du mot "conserver" dans la variante 2.

e) Les variantes 1 et 3 montrent comment d'autres opérations que "le soin, la garde et la surveillance" ou la "conservation" pourraient être intégrées à la définition de l'exploitant.

f) Dans les variantes 1 et 3, l'élément essentiel ("le soin, la garde et la surveillance des marchandises" ou la "conservation") est lié à d'autres opérations tandis que, dans la variante 2, une entité serait considérée comme un exploitant que la conservation soit ou ne soit pas liée à d'autres opérations. Selon une opinion, les services et opérations mentionnés dans les variantes 1 et 3 n'étant que des exemples, ces variantes n'avaient pas un champ d'application plus étroit que la variante 2 et pourraient dans la pratique couvrir tous les types de conservation.

g) Les variantes 1 et 2 présentent différents moyens d'exclure un transporteur de la définition de "l'exploitant" tandis qu'il est responsable des marchandises en vertu des règles juridiques applicables au transport. Dans la variante 1, c'est l'alinéa b qui en donnerait la faculté; dans la variante 2, on pourrait y parvenir par la formule "agissant à un autre titre que celui de transporteur".

h) Le paragraphe 4 offre deux moyens de définir le "transport international". L'un serait d'exclure l'expression placée entre crochets et l'autre serait de l'inclure. Les notes sur le texte du projet d'article 2 proposé par le groupe de travail officieux examinent les conséquences de chacune de ces deux solutions.

Article 2

A. Texte proposé par le Secrétariat

31. En ce qui concerne l'alinéa a de la variante 1 et l'alinéa a du paragraphe 1 des variantes 2 et 3 du projet du Secrétariat, un point de vue a été exprimé en faveur de l'approche adoptée dans ces alinéas et consistant à mentionner les marchandises situées sur le territoire de l'Etat. Cependant, l'opinion dominante a été que les alinéas en question devraient mentionner les opérations effectuées sur le territoire de l'Etat. On a fait valoir à ce sujet qu'une allusion à des marchandises situées sur le territoire de l'Etat risquait d'être interprétée comme signifiant que les marchandises devaient être situées sur le territoire de l'Etat en question au moment où un recours était intenté, et non au moment de la perte ou du dommage, les marchandises pouvant ne plus s'y trouver au moment où l'on intentait le recours.

32. Selon un point de vue, les alinéas en question ne seraient pas nécessaires si les règles uniformes étaient adoptées sous forme de loi type. On a fait valoir à ce propos qu'un Etat qui aurait promulgué la loi type l'appliquerait normalement en cas de perte ou de dommages résultant d'opérations effectuées sur son territoire; la question de savoir s'il appliquerait la loi dans le cas de perte ou de dommages découlant d'opérations effectuées dans un autre Etat pourrait être tranchée dans le cadre de ses règles de droit international privé. Toutefois, selon un autre point de vue, les alinéas en question devraient être inclus dans le texte même si les règles uniformes étaient adoptées sous forme de loi type.

33. Pour ce qui était du reste des variantes 1, 2 et 3, on s'est généralement accordé à reconnaître que les règles uniformes ne devaient s'appliquer qu'aux opérations concernant des marchandises faisant l'objet d'un transport international. Une question a toutefois été soulevée en ce qui concerne la portée de la notion de transport international. Il a été généralement convenu que les marchandises devaient être considérées comme faisant l'objet d'un transport international pendant le temps où elles relevaient d'un contrat de transport combiné ou multimodal dans lequel le point de départ et le point de destination étaient situés dans deux Etats différents. Les opérations effectuées par l'exploitant d'un terminal en ce qui concerne ces marchandises devraient être régies par les règles uniformes même lorsque, dans le cadre du transport combiné ou multimodal, cet exploitant recevait les marchandises d'un transporteur intérieur et les remettait à un transporteur intérieur. On s'est toutefois demandé si les règles uniformes devaient s'appliquer dans le cas où l'exploitant recevait des marchandises d'un transporteur intérieur et les remettait à un transporteur national dans le cadre d'un transport fractionné entre deux Etats, plutôt que d'un transport combiné ou multimodal (par exemple, lorsqu'il existait un contrat de transport distinct pour les deux transporteurs intérieurs ou un contrat distinct pour chaque transporteur intérieur). On a dit que les règles uniformes ne devraient pas s'appliquer dans ces cas. Toutefois, on a cité le cas où l'exploitant recevait les marchandises d'un transporteur intérieur et les remettait

à un transporteur intérieur pour qu'il les transporte à un port ou à un aéroport proche pour être chargées sur un navire ou un avion en vue d'un transport international. On a dit que dans ce cas les règles uniformes devraient s'appliquer aux opérations de l'exploitant. Il a été généralement convenu que les règles uniformes devaient s'appliquer aux opérations effectuées par un exploitant durant la phase d'un transport fractionné faisant l'objet d'un contrat distinct dans lequel le point de départ et le point de destination étaient situés dans deux Etats différents.

34. D'après un autre point de vue, les règles uniformes n'étaient pas nécessaires pour des opérations effectuées pendant que les marchandises étaient couvertes par un contrat de transport unimodal ou multimodal, étant donné qu'il existait un régime satisfaisant de responsabilité du transport dans ces cas; qui plus est, toute question de recours d'un transporteur contre un exploitant pourrait être tranchée entre eux sans les règles uniformes.

35. La variante 1 de l'article 2 du projet du Secrétariat a bénéficié d'un certain appui. On a dit que des trois variantes de l'article 2, la variante 1 était la plus facile à appliquer. D'après un autre point de vue toutefois, cette variante était trop vague. A ce propos, on a dit qu'il était important pour l'exploitant de pouvoir déterminer quand les règles uniformes s'appliquaient. On a également dit que la variante avait une portée trop large, puisqu'elle pouvait s'appliquer à des situations où l'exploitant recevait les marchandises d'un transporteur intérieur et les remettait à un transporteur intérieur.

36. La variante 3 de l'article 2 a été considérée comme étant trop détaillée et trop complexe et n'a pas reçu d'appui notable.

37. L'optique générale exprimée dans la variante 2 de l'article 2 est celle qui a été le mieux accueillie. On a avancé que cette approche était suffisamment souple et restreignait de façon appropriée l'application des règles uniformes aux opérations effectuées dans le cadre d'un transport international. Toutefois, selon un point de vue, le paragraphe 2 de la variante 2 devrait être remplacé par une définition du "transport international"; le "transport international" devrait être défini comme un transport dans lequel le point de départ et le point de destination étaient situés dans deux Etats différents; dans le cas d'un transport fractionné, le "transport international" ne porterait que sur les phases du transport dans lesquelles le point de départ et le point de destination étaient situés dans deux Etats différents. On a suggéré que cette définition soit insérée dans l'article premier plutôt que dans l'article 2.

38. On a dit que, pour faire face à l'éventualité où des marchandises viendraient à faire l'objet d'un transport international pendant qu'elles étaient entre les mains d'un exploitant ou cesseraient de faire l'objet d'un transport international tandis qu'elles étaient entre les mains d'un exploitant, la présomption contenue dans le

paragraphe 6 de la variante 3 devrait être incorporée dans l'article 2.

39. Un participant a émis l'avis que l'article 2 devrait comprendre une disposition selon laquelle les règles uniformes ne s'appliqueraient pas si l'exploitant prouvait qu'il ne savait pas et ne pouvait pas savoir d'après les informations et documents qui lui avaient été présentés que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international.

40. Selon un point de vue, les règles uniformes ne devaient s'appliquer qu'en cas de transport maritime. A l'appui de cette opinion, on a dit que les transports maritimes étant des transports internationaux dans la plupart des cas, il ne serait pas nécessaire d'essayer de limiter davantage l'application des règles uniformes aux opérations concernant des marchandises faisant l'objet d'un transport international.

B. Textes proposés par le groupe de travail officieux et notes s'y rapportant

41. Le groupe de travail officieux a proposé les textes ci-après pour l'article 2 des règles uniformes. A la suite de ces textes figurent les notes qu'il a jugé utile de leur adjoindre afin d'en faciliter l'examen.

Article 2

1. [Variante 1] La présente [Convention] [Loi] s'applique si :

a) Des marchandises sont situées sur le territoire [d'un Etat contractant] [de cet Etat], et

b) Les marchandises font l'objet d'un transport international.

[Variante 2] La présente [Convention] [Loi] s'applique si les ["opérations"] sont exécutées :

a) Sur le territoire [d'un Etat contractant] [de cet Etat], et

b) Relativement à des marchandises qui font l'objet d'un transport international.

2. Lorsque des marchandises confiées à l'exploitant et ne faisant pas l'objet d'un transport international au moment d'être retirées par lui font plus tard l'objet d'un tel transport, ou que des marchandises confiées à l'exploitant et faisant l'objet d'un transport international au moment d'être retirées par lui cessent par la suite de faire l'objet d'un transport international, toute perte ou tout dommage subis par lesdites marchandises sont présumés, sauf preuve contraire, s'être produits tandis que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international.

3. Cependant, la présente Convention ne s'applique pas dans les cas où l'exploitant apporte la preuve qu'il n'avait pas et ne pouvait pas avoir connaissance, sur la base des renseignements et des documents qui lui ont été remis, que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international.

Notes

a) On a demandé si l'alinéa a du paragraphe 1 était nécessaire ou s'il ne risquait pas de produire des effets peu appropriés au cas où les règles uniformes seraient adoptées en tant que loi type.

b) L'expression "transport international" serait définie au paragraphe 4 de l'article premier conformément à la proposition du groupe de travail officieux. Une définition de ce terme comme désignant "tout transport dans lequel le lieu de départ et le lieu de destination sont situés dans deux Etats différents" pourrait être interprétée largement. Lue conjointement avec l'article 2, par exemple, une telle disposition pourrait avoir pour effet qu'en cas de transports successifs des marchandises d'un Etat vers un autre, les règles uniformes s'appliqueraient aux opérations en terminal exécutées sur les marchandises durant une portion exclusivement nationale du transport. On pourrait adopter une conception plus étroite en incluant dans la définition du "transporteur international" la formule placée entre crochets au paragraphe 4 du texte du projet d'article premier proposé par le groupe de travail officieux. Selon cette formule, une portion du transport ne serait réputée constituer un "transport international" que si, pour cette portion, le lieu de départ et le lieu de destination étaient situés dans deux Etats différents.

c) Dans la variante 2 du paragraphe 1, le mot "opérations" serait remplacé par l'expression qui serait retenue à l'article premier pour décrire les opérations visées.

*Article 3**A. Texte proposé par le Secrétariat*

42. On a fait observer que le paragraphe 1 pouvait être interprété comme signifiant que l'exploitant est responsable des marchandises à chaque fois qu'il effectue une opération en ce qui les concerne pendant la durée normale de responsabilité indiquée au paragraphe 1, y compris les opérations visées au paragraphe 2, et qu'ainsi la durée de la responsabilité telle qu'elle était prolongée par l'effet du paragraphe 2 était équivalente à celle qui était définie au paragraphe 1. On a néanmoins souligné qu'il n'était pas toujours possible de déterminer précisément le moment de la prise en charge ou de la livraison des marchandises et qu'il se pouvait que l'exploitant effectue occasionnellement des opérations avant d'avoir pris les marchandises ou après les avoir livrées. Le paragraphe 2 aurait pour effet de prolonger la durée normale de la responsabilité prévue au paragraphe 1 de façon à couvrir ces situations. On a proposé de faire mention au paragraphe 1 de la prise en charge des marchandises par l'exploitant aux fins de conservation.

43. On a émis l'opinion que la période pendant laquelle l'exploitant était responsable devait prendre fin au moment où il remettait les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou les mettait à sa disposition, de manière à écarter l'application des règles

uniformes si le client ne prenait pas livraison des marchandises.

44. Selon une opinion, le mot "notamment" placé entre crochets au paragraphe 2 devait être conservé, afin qu'il soit clair que l'énumération n'était pas limitative. Les pertes ou dommages survenant au cours d'une opération étroitement liée au chargement ou au déchargement, mais non expressément visée au paragraphe 2, seraient ainsi couverts par les règles. On a suggéré qu'il convenait d'inclure le trimmage, le fardage et l'accorage parmi les opérations visées au paragraphe 2. Selon un autre point de vue, toutefois, cela n'était pas nécessaire. On est généralement convenu qu'il fallait veiller à l'emploi d'une terminologie uniforme lorsqu'on se référait aux opérations dans les articles premier et 3.

B. Texte proposé par le groupe de travail officieux et notes s'y rapportant

45. Le groupe de travail officieux a proposé le texte ci-après d'article 3 des règles uniformes. A la suite de ce texte figurent les notes qu'il a jugé utile de lui adjoindre afin d'en faciliter l'examen.

Article 3

1) L'exploitant est responsable [de la conservation] des marchandises [visées à l'article premier] à partir du moment où il les a prises en charge et jusqu'à leur remise à la personne habilitée à en prendre livraison.

2) Si l'exploitant s'est engagé à assurer ou à faire assurer des services relatifs au transport, tels que le déchargement, le chargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage ou l'accorage des marchandises, même avant leur prise en charge ou après leur remise, la durée de la responsabilité est prolongée de façon à inclure ces opérations.

Notes

a) Pour être assujettie aux règles uniformes, l'entité considérée devrait s'engager à exécuter les opérations décrites à l'article premier. Le but du présent article est de stipuler que lorsque l'entité assume la qualité d'exploitant en s'engageant à exécuter ces opérations elle est responsable des marchandises en vertu des règles uniformes à partir de leur prise en charge et jusqu'à leur remise, ou bien, si l'on retient les mots entre crochets qui figurent à la fin du paragraphe 1, jusqu'à leur mise à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison. La forme définitive du présent article dépendra du libellé retenu pour l'article premier.

b) On peut avoir intérêt à préciser la notion de "prise en charge" et de "remise".

c) Si l'on retient la variante 2 de l'article premier et si l'expression "de la conservation" est incorporée au paragraphe 1 de l'article 3, la durée initiale de la

responsabilité pourra correspondre à celle de la conservation et le paragraphe 2 de l'article 3 deviendra alors nécessaire pour prolonger la durée de la responsabilité de manière à couvrir les opérations exécutées avant et après la conservation. Si l'expression "de la conservation" n'est pas incorporée au paragraphe 1 de l'article 3, et si la période qui s'écoule entre la prise en charge des marchandises et leur remise correspond bien à la période pendant laquelle l'exploitant était en mesure d'exécuter les opérations considérées en ce qui concerne les marchandises qu'on entend assujettir aux règles uniformes, alors le paragraphe 2 de cet article ne sera peut-être pas nécessaire.

d) La question a été posée de savoir si l'article 3 était nécessaire dans le cas où la variante 3 de l'article premier serait retenue.

Article 4

A. Texte proposé par le Secrétariat

46. On a fait observer qu'un grand nombre de documents étaient utilisés dans le transport international de marchandises. On a généralement convenu que les prescriptions des règles uniformes en matière de documentation devraient être minimales, de manière à ne pas accroître la documentation déjà considérable exigée dans les transports internationaux.

Paragraphe 1 et 2

47. L'opinion selon laquelle un exploitant ne devrait être tenu d'émettre un document qu'à la demande du client a recueilli un appui considérable. Néanmoins, selon une autre opinion, la délivrance d'un document devrait être obligatoire. On a généralement convenu que l'exploitant devait accuser réception des marchandises dans ce document. Selon une opinion, l'exploitant devrait également donner dans ce document les indications concernant l'état et la quantité des marchandises que lui demanderait le client, dans la mesure où il peut les constater par des méthodes de vérification raisonnables. A ce propos, on a fait observer que, dans certains cas, par exemple dans le cas des conteneurs scellés, il pouvait être excessivement fastidieux pour l'exploitant d'ouvrir et peut-être de démonter les conteneurs pour inspecter les marchandises, et que les règlements douaniers ou autres pouvaient par ailleurs le lui interdire. En conséquence, on a proposé de préciser dans les règles que l'ouverture de conteneurs scellés n'était pas requise au titre des "méthodes de vérification raisonnables".

48. On s'est demandé si le mot "client" utilisé au paragraphe 1 et dans d'autres dispositions devait être conservé, et s'il ne fallait pas plutôt faire référence à la personne avec laquelle l'exploitant est en relations contractuelles. On a généralement convenu à cet égard qu'il convenait d'éviter de faire référence dans les règles au contrat liant les parties, et qu'il fallait conserver le mot "client".

49. De l'avis général, c'est dans un délai raisonnable, plutôt que dans un délai spécifique, que l'exploitant devrait être tenu d'émettre un document en vertu du paragraphe 1.

50. On a proposé d'intituler l'article 4 "Accusé de réception", et d'obliger l'exploitant, en vertu de cet article, à accuser réception des marchandises au moment où il en prenait livraison en signant un document daté que lui présenterait le client. Ce document devrait indiquer la date à laquelle l'exploitant a pris livraison des marchandises et la personne habilitée à les recevoir, et décrire les marchandises de manière qu'elles puissent être identifiées; l'exploitant devrait en outre noter sur ce document toute inexactitude dans la description des marchandises qu'il pourrait constater par des moyens de vérification raisonnables. Si l'exploitant n'accuse pas réception des marchandises, il serait réputé les avoir reçues à la date et dans l'état indiqués par le client. On a noté, à l'appui de cette proposition, que dans les cas où l'exploitant recevait les marchandises d'une personne ou entité pour les remettre à une autre personne ou entité dans un court laps de temps, il n'était pas réaliste d'exiger du client qu'il demande officiellement qu'un document lui soit délivré ou que des indications lui soient fournies en ce qui concerne les marchandises, et que les règles devraient seulement exiger de l'exploitant qu'il signe le document que lui présenterait le client. On a néanmoins fait observer en ce qui concerne cette proposition qu'il pourrait arriver que le client ne présente pas de document à l'exploitant.

Paragraphe 3

51. On a généralement convenu que le contenu du paragraphe 3 était acceptable. Selon une opinion, si la délivrance d'un document était obligatoire, il fallait supprimer les mots placés entre crochets.

Paragraphe 4

52. Le contenu du paragraphe 4 a recueilli un appui considérable. Néanmoins, selon une opinion, il était préférable de laisser à la législation nationale le soin de régir les questions traitées dans ce paragraphe. On a également noté que certaines expressions figurant au paragraphe 4, telles que les mots "en bon état apparent" ou "présumé", pouvaient n'être pas familiers dans certains systèmes juridiques.

53. En ce qui concerne les mots "il est prouvé que" placés entre crochets, les opinions étaient partagées : certains pensaient qu'il fallait les conserver, d'autres les supprimer. En faveur de la première opinion, on a déclaré qu'il ne serait pas approprié de présumer que l'exploitant avait reçu les marchandises en bon état apparent s'il n'était pas prouvé que le client lui avait demandé d'émettre un document ou d'indiquer dans le document l'état des marchandises. On a noté que, dans certains cas, la question de savoir si le client avait formulé une telle demande pourrait donner lieu à des différends. En faveur de la suppression des mots en question, on a noté que cette question pourrait être tranchée relativement facilement dans le cadre d'une

procédure judiciaire, et que ces mots étaient donc inutiles.

54. On a noté que l'exploitant pourrait ne pas savoir s'il avait reçu les marchandises, ou nier les avoir reçues. On a donc estimé que la présomption prévue au paragraphe 4 n'existerait pas si l'exploitant n'avait pas eu la possibilité d'inspecter les marchandises.

55. Selon une opinion, les mots "sauf preuve contraire" figurant au paragraphe 4 devaient être supprimés. Selon une autre opinion, il fallait les conserver, car dans certains systèmes juridiques il existait des présomptions irréfragables.

56. On a noté que, selon le libellé actuel du paragraphe 4, l'exploitant était présumé avoir reçu les marchandises en bon état apparent s'il refusait d'indiquer l'état des marchandises dans le document, alors que dans le cas des conteneurs scellés il n'était pas tenu d'ouvrir le conteneur pour vérifier l'état des marchandises. A cet égard, on a suggéré de limiter la présomption à l'état des marchandises qui ont pu être inspectées par des méthodes raisonnables.

Paragraphe 5 et 6

57. On a généralement convenu que ces paragraphes étaient acceptables quant au fond. Selon une opinion, un tampon ou un paraphe sur un document existant devrait être suffisant. On a estimé que le paragraphe 6 devrait également prévoir que l'exploitant signe le document lui-même. On a néanmoins noté que l'exploitant ne serait généralement pas une personne physique.

B. Textes proposés par le groupe de travail officieux et notes s'y rapportant

58. Le groupe de travail officieux a proposé les textes ci-après pour l'article 4 des règles uniformes. A la suite de ces textes figurent les notes qu'il a jugé utile de leur adjoindre afin d'en faciliter l'examen.

Article 4

1. [Variante 1] L'exploitant est tenu [dans tous les cas], dans un délai raisonnable :

[Variante 2] Sauf dans la mesure où le client renonce à cette condition, l'exploitant est tenu, dans un délai raisonnable :

[Variante 3] Sur demande du client, l'exploitant est tenu, dans un délai raisonnable :

[Variante 4] L'exploitant a la faculté :

[Variante 5] L'exploitant a la faculté et, sur demande du client, il est tenu, dans un délai raisonnable :

a) Soit d'accuser réception des marchandises en signant un document établi par le client, identifiant les marchandises et constatant leur état et leur quantité,

b) Soit d'émettre un document signé accusant réception des marchandises, indiquant la date de cette

réception et constatant l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où l'on dispose de méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas *a* et *b* du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent.

3. Le document visé à l'alinéa *b* du paragraphe 1 du présent article peut être émis sous toute forme qui assure la préservation des renseignements y contenus.

4. Tout document requis en application du présent article doit être signé au nom de l'exploitant par une personne mandatée par lui. Cette signature peut être manuscrite, imprimée, en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique.

[5. Le fait que le document ne comprenne pas un ou plusieurs des renseignements visés au paragraphe 1 du présent article n'affectera pas son caractère juridique en tant que document de l'exploitant.]

Notes

a) Les diverses variantes du paragraphe 1 reflètent l'existence d'un certain nombre d'approches quant à la question de savoir si et dans quelle mesure l'exploitant doit être tenu de produire un document. Cette disposition pourrait, dans son libellé définitif, faire place à un ou plusieurs éléments de l'une ou de plusieurs de ces variantes.

b) On a émis l'opinion que, si l'exploitant n'était tenu de produire un document que sur demande de son client, cela limiterait la valeur de la présomption instituée par le paragraphe 2.

c) On a émis l'opinion que les mots "dans un délai raisonnable" (par. 1) risquaient d'induire en erreur et qu'il valait mieux spécifier le délai.

d) L'alinéa *a* du paragraphe 1 répond à la pratique en vigueur dans certains terminaux.

e) L'expression "méthodes de vérification raisonnables" à l'alinéa *a* du paragraphe 1 n'a pas pour but d'obliger l'exploitant à ouvrir des conteneurs scellés.

f) S'agissant du paragraphe 4, on a émis l'opinion que, dans l'hypothèse où une autre personne que l'exploitant serait autorisée à signer un document au nom de ce dernier, il faudrait limiter les pouvoirs qu'elle aurait de procéder par des moyens mécaniques ou autres.

g) On a émis l'opinion que le paragraphe 5 s'imposait en vue de préserver le caractère juridique du document. Mais d'après un point de vue contraire, une clause de ce genre était importante dans la convention de transport lorsqu'on se trouvait en présence d'un titre représentatif des marchandises ou tenait lieu de contrat de transport : or, tel n'était pas le

cas du document de l'exploitant, de sorte que le paragraphe 5 n'était pas nécessaire.

h) Conformément à une décision prise par le Groupe de travail à sa huitième session, le présent projet d'article ne traite pas des documents négociables.

Article 5

59. Le Groupe de travail a examiné si les règles uniformes devraient viser le retard apporté par l'exploitant à la livraison des marchandises. Les participants ont estimé le plus souvent que les règles uniformes devraient traiter du retard. A l'appui de cette opinion, on a relevé qu'un retard pouvait se produire pour de multiples raisons et qu'il s'agissait d'un problème rencontré dans la pratique. Si les règles uniformes ne visaient pas le retard, la responsabilité de l'exploitant en cas de retard serait régie par les dispositions disparates des législations nationales. Certains systèmes juridiques autorisaient l'exploitant à limiter ou exclure contractuellement sa responsabilité en cas de retard. L'établissement d'un régime juridique uniforme du retard serait favorable aux intérêts de la marchandise, de même qu'aux transporteurs qui étaient responsables en cas de retard en vertu des conventions sur le transport international et qui se retourneraient contre les exploitants en cas de retard. Dans d'autres systèmes juridiques, le retard pouvait exposer l'exploitant à une lourde responsabilité selon le droit national. Des dispositions sur le retard dans les règles uniformes permettraient à l'exploitant de bénéficier des exonérations et des limitations de responsabilité uniformes en cas de retard.

60. Cependant, selon une opinion contraire, les règles uniformes ne devraient pas traiter du retard. Le retard n'était pas un problème majeur dans la pratique. On a fait observer que, si les marchandises ne pouvaient être retrouvées, elles pouvaient être réputées perdues, la responsabilité incombant alors à l'exploitant. En raison de la variété des types d'exploitants, d'opérations et de marchandises que les règles uniformes devraient viser, il serait difficile de définir ce qui constituerait un retard.

Paragraphe 1

61. On a observé que, selon le paragraphe 1, il appartenait au demandeur d'établir que l'événement qui avait provoqué la perte ou le dommage s'était produit durant la période où les marchandises étaient sous la responsabilité de l'exploitant, et qu'une fois cette preuve rapportée par le demandeur, l'exploitant aurait la charge d'établir que lui-même, ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter le fait et ses conséquences. On a relevé que l'exploitant pouvait, dans l'exercice de ses fonctions, utiliser les services d'une personne qui n'était ni préposée ni mandataire. Il a été admis généralement que la mention de ce cas devrait être ajoutée au paragraphe 1.

62. Les participants sont convenus généralement que l'exploitant devait supporter la charge de la preuve visée

au paragraphe 1 en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises alors qu'elles se trouvaient sous sa responsabilité, puisque les marchandises seraient en sa possession et qu'il aurait connaissance des circonstances de la perte ou du dommage, et en détiendrait les preuves. On a relevé cependant que les contrats concernant les opérations aux terminaux imposaient souvent la charge de la preuve au client qui devait établir que les dommages causés lors de l'emportage et du dépotage des conteneurs étaient dus à la faute de l'exploitant, et l'on a proposé qu'il soit tenu compte de cette pratique au paragraphe 1.

63. Un participant a déclaré que les règles uniformes devraient traiter de la responsabilité de l'exploitant en cas de dommages causés par lui à un moyen de transport qui lui livrerait des marchandises ou prendrait livraison de marchandises auprès de lui. A ce sujet, on a noté que les conséquences financières de ce type de dommages pouvaient être grandes. Toutefois, les participants ont estimé généralement que les règles ne devaient porter que sur la responsabilité de l'exploitant en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises ou par les biens mis en sa garde pour la conservation des marchandises (conteneurs, châssis, remorques ou articles analogues, par exemple), mais que la responsabilité en cas de dommage aux biens qui n'auraient pas été mis en sa garde pour la conservation des marchandises échappait au champ des règles à établir.

64. Un participant a déclaré que l'exploitant devait être tenu de prouver seulement qu'il avait pris toutes les dispositions que l'on pouvait raisonnablement exiger "de lui", car certains exploitants pourraient n'être pas équipés pour prendre des mesures qui pourraient être considérées comme exigées raisonnablement. Toutefois, l'opinion dominante a été que la responsabilité de l'exploitant devait être subordonnée à un critère objectif et non pas subjectif, et que les mots "de lui" ne devraient pas être ajoutés.

65. Au sujet de la phrase placée entre crochets à la fin du paragraphe 1, un participant a estimé que la formule devrait être maintenue. L'opinion dominante a été cependant qu'il fallait supprimer la phrase parce que l'exploitant, qui exerçait souvent une activité commerciale, devait être responsable du fait de ses préposés ou mandataires, qu'ils aient ou n'aient pas agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Paragraphe 2

66. Des vues divergentes se sont exprimées à propos du paragraphe 2. A l'appui de la suppression de cette disposition, on a estimé qu'elle porterait atteinte au critère de responsabilité énoncé au paragraphe 1 et en limiterait la portée. On a suggéré aussi que le paragraphe n'était pas indispensable puisque, de toute façon, un tribunal tiendrait compte des éléments que le paragraphe mentionnait. Selon une autre opinion, la portée et le sens précis des mots "entre autres" n'étaient pas clairs. A l'appui du maintien de la disposition, on a fait observer que la mise en évidence de certains éléments que les tribunaux devraient prendre en considération pour

déterminer quelles mesures seraient raisonnablement exigées favoriserait l'uniformité des décisions judiciaires et serait utile dans les systèmes juridiques où la notion de caractère raisonnable n'était pas familière. On a suggéré aussi que, par l'effet des mots "entre autres" qui figuraient au paragraphe 2, cette disposition ne limiterait pas la responsabilité imposée en vertu du paragraphe 1; un tribunal serait libre de prendre en considération d'autres circonstances pertinentes. Un participant a déclaré qu'une formule telle que la suivante pourrait répondre aux préoccupations des partisans de la suppression du paragraphe : "il sera tenu dûment compte de toutes les circonstances de l'espèce, y compris, notamment, de la nature des marchandises et de la nature des opérations à exécuter par l'exploitant".

Paragraphe 3

67. Le paragraphe 3 a été jugé acceptable.

Paragraphe 4

68. Le paragraphe 4 a été jugé acceptable. On a suggéré cependant d'améliorer le libellé de la fin de la disposition en faisant mention d'un "délai raisonnable après la réception d'une demande de remise par la personne".

Paragraphe 5

69. On a relevé qu'il pourrait n'être pas approprié de permettre au demandeur de considérer les marchandises comme perdues si, sans être effectivement perdues, elles n'étaient pas livrées dans les 60 jours pour des raisons connues des deux parties (conflit du travail, par exemple). Cependant, on a observé aussi que, dans les cas de ce type, l'exploitant pouvait éviter d'être déclaré responsable de la perte des marchandises en prouvant conformément au paragraphe 1 que le retard à la livraison s'était produit alors même qu'il avait pris les mesures qui pouvaient être exigées raisonnablement pour éviter le retard.

70. On a noté que, selon le paragraphe 5, le délai de 60 jours s'ouvrirait à la date de la demande de remise des marchandises faite par le client. Les participants sont convenus généralement que le paragraphe devrait prévoir que le délai commençait à courir à la date convenue par les parties pour la livraison des marchandises ou, faute d'un accord sur ce sujet, à la date où le client demandait livraison des marchandises. Sur ce point, on a relevé que l'exploitant pouvait être tenu de livrer les marchandises à une date convenue par les parties, sans qu'une demande n'intervienne.

71. Un participant a estimé que, dans le cas de marchandises immobilisées dans un terminal, 60 jours représentaient un délai excessif pour que le client puisse considérer les marchandises comme perdues. Une période de 10 ou 14 jours serait plus appropriée.

Article 6

Paragraphe 1

72. Les participants sont convenus généralement que, même si les règles uniformes prenaient la forme d'une loi

type, les limitations de responsabilité devraient être exprimées par référence au droit de tirage spécial défini par le Fonds monétaire international. Si les règles prenaient la forme d'une convention, il faudrait employer la disposition sur l'unité de compte adoptée par la Commission à sa quinzième session³.

73. Un participant a déclaré qu'il fallait prévoir un mécanisme de révision des limites de responsabilité. On a observé que, dans le cas d'une convention, l'une des deux dispositions adoptées par la Commission à sa quinzième session pour réviser les limites de responsabilité⁴ pourrait être utilisée, mais que dans le cas d'une loi type il pourrait être difficile de choisir un organe chargé de la révision. On a suggéré à ce sujet que, si les règles uniformes étaient adoptées sous la forme d'une loi type, l'adoption des règles pourrait être assortie d'une déclaration selon laquelle il serait souhaitable que les limites soient révisées périodiquement pour tenir compte de l'inflation. Selon une autre suggestion, la révision des limites devrait tenir compte des limites établies dans les conventions sur le transport international en vigueur.

74. Des opinions diverses ont été exprimées quant à savoir si les règles uniformes devraient établir une limite de responsabilité unique, ou si la limite devrait dépendre du mode ou des modes de transport desservis par l'exploitant. Selon une opinion, les règles devraient établir une limite unique. A l'appui de ce point de vue, on a relevé que l'exploitant ne pourrait pas toujours savoir par quel mode de transport les marchandises lui seraient livrées, ni par quel mode il en serait pris livraison, et ne saurait donc pas quelle limite appliquer. En outre, la pluralité des limites utilisables pourrait être source de confusion et d'incertitude inutiles. On a observé que les limites de responsabilité n'étaient pas encore fixées pour certains modes de transport.

75. Selon une autre opinion, si les marchandises étaient livrées à l'exploitant ou s'il en était pris livraison auprès de lui par un moyen de transport maritime, les limites applicables au transport maritime s'appliqueraient; s'il n'y avait pas de transport maritime, une limite plus élevée s'appliquerait. Selon un troisième point de vue, la limite devrait être la plus élevée des deux suivantes : soit celle du mode de transport par lequel les marchandises étaient livrées à l'exploitant, soit celle du mode de transport par lequel il en était pris livraison auprès de lui.

Paragraphes 2 et 3

76. Ces paragraphes ont été jugés acceptables.

Paragraphe 4

77. La question a été soulevée de savoir ce qu'il se passerait si la liste des colis ou unités de transport figurant dans le document établi par l'exploitant différait

³Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quinzième session, Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-septième session, Supplément n° 17 (A/37/17), par. 63, annexe I.

⁴Ibid., par. 63, annexes II et III.

de celle figurant au document de transport. Sous réserve de précisions à ce sujet, le paragraphe a été jugé acceptable.

Paragraphe 5

78. Le paragraphe 5 a été jugé acceptable.

Article 7

79. Au sujet du paragraphe 2, il a été convenu généralement que, non seulement les préposés et mandataires de l'exploitant, mais aussi les autres personnes dont l'exploitant utilisait les services, devraient pouvoir invoquer les exonérations et limitations de responsabilité dont les règles uniformes accordaient le bénéfice à l'exploitant.

80. Un participant a déclaré que si, comme le prévoyait le paragraphe 1 de l'article 5, l'exploitant était responsable de pertes, de dommages ou de retards dus au fait de ses préposés, mandataires ou d'autres personnes, ces personnes devraient pouvoir se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité profitant à l'exploitant même si elles avaient agi hors de l'exercice de leurs fonctions. On a proposé que la mention de l'exercice des fonctions soit donc supprimée au paragraphe 2 de l'article 7.

Article 8

81. Au sujet du paragraphe 1, les participants ont estimé généralement que l'exploitant ne devrait pas perdre le bénéfice de la limitation de responsabilité en raison du fait de ses mandataires ou d'autres personnes dont il utilise les services. On a fait observer à ce sujet que l'exploitant pourrait obtenir des conditions d'assurance plus favorables si la possibilité qu'il perde le bénéfice de la limitation de responsabilité était restreinte.

Article 9

82. Différents points de vue ont été exprimés au sujet de l'approche adoptée à l'article 9. On a observé que l'article imposait certaines obligations à l'expéditeur, qui souvent n'a aucun lien contractuel avec l'exploitant. On a estimé, par conséquent, que l'obligation imposée à l'expéditeur devrait plutôt être imposée au client de l'exploitant. On a fait observer que l'expéditeur peut se trouver très éloigné de l'exploitant dans la chaîne des opérations de transport, et on a suggéré que les obligations imposées à l'expéditeur à l'article 9 soient plutôt imposées au "déposant" ou à "l'utilisateur" du terminal. On a également estimé que, puisque les règles uniformes ont pour objet de réglementer la responsabilité de l'exploitant pour les pertes et dommages subis par les marchandises prises en charge par lui, elles ne devraient pas traiter des obligations contractées par une autre personne à l'égard de l'exploitant.

83. On a généralement estimé, toutefois, que les problèmes posés par les marchandises dangereuses

étaient si importants qu'il fallait en traiter dans les règles uniformes et que l'approche adoptée à l'article 9 se justifiait. On a dit à cet égard que la règle uniforme devrait préciser que l'"expéditeur" est la personne qui a expédié initialement les marchandises.

84. On a dit que les paragraphes 2 et 3 devraient viser, non seulement le cas où l'exploitant n'a pas connaissance du caractère dangereux des marchandises, mais également le cas où il en a effectivement connaissance et où les marchandises causent ou menacent de causer un dommage aux biens de l'exploitant. On a dit, en particulier, que l'alinéa *b* du paragraphe 2 devrait permettre à l'exploitant de détruire les marchandises ou de les rendre inoffensives même s'il connaissait leur caractère dangereux. Selon un autre point de vue, l'exploitant devrait pouvoir invoquer les droits énoncés aux paragraphes 2 et 3 à moins qu'il n'ait eu effectivement, et non implicitement, connaissance du caractère dangereux des marchandises.

85. On s'est généralement entendu pour admettre, en ce qui concerne l'alinéa *a* du paragraphe 2, que le préjudice dont l'expéditeur est responsable envers l'exploitant comprend non seulement tout dommage causé aux biens de l'exploitant, mais aussi les frais engagés par ce dernier pour détruire les marchandises ou les rendre inoffensives et toute responsabilité imposée à l'exploitant du fait de la perte ou du dommage causé par les marchandises dangereuses. On a estimé toutefois qu'il pourrait être bon de limiter la responsabilité de l'expéditeur vis-à-vis de l'exploitant. En ce qui concerne l'alinéa *b* du paragraphe 2, on a généralement estimé que l'exploitant devrait être en mesure non seulement de détruire les marchandises ou de les rendre inoffensives, mais aussi de s'en débarrasser par d'autres moyens.

86. On a proposé que le client de l'exploitant soit tenu de communiquer à l'exploitant toute consigne spéciale relative à l'entreposage des marchandises ou de l'informer de leur caractère périssable compte tenu de la responsabilité objective qu'impose à l'exploitant l'article 5.

Article 10

87. On a fait observer qu'un conteneur sur lequel l'exploitant a une sûreté appartient souvent à une personne autre que le propriétaire des marchandises (par exemple, à une société de location de conteneurs) avec laquelle l'exploitant n'a aucun lien contractuel. On a estimé par conséquent que l'exploitant devrait être tenu de faire des efforts raisonnables pour aviser le propriétaire d'un conteneur loué par le client avant d'exercer le droit de vendre le conteneur. Selon d'autres points de vue, l'exploitant devrait être tenu de faire des efforts raisonnables pour aviser les propriétaires de toutes les marchandises faisant l'objet d'un droit de vente de la part de l'exploitant, et l'exploitant devrait être tenu de rendre compte au client du solde du produit de la vente après déduction des sommes dues à l'exploitant. Selon un autre point de vue, par contre, les

questions concernant l'exercice du droit de vente, y compris la notification et l'utilisation du produit de la vente devraient être régies par les règles applicables du droit interne.

88. Selon un point de vue, le paragraphe 3 n'avait aucune utilité, car il ne permettait à l'exploitant de vendre les marchandises que dans la mesure où le droit applicable l'autorisait, ce qui serait de toute façon le cas, même sans cette disposition. Selon un autre point de vue, si le paragraphe 3 spécifiait quel était le droit applicable à ces questions, ce paragraphe pourrait être utile pour éviter les problèmes résultant d'un conflit de lois au cas où les règles uniformes seraient adoptées sous forme de convention; dans ce cas, le droit applicable devrait être le droit du lieu où les opérations sont effectuées par l'exploitant.

Article 11

89. On a généralement estimé que l'approche adoptée à l'article 11 était acceptable, mais que l'article ne devrait pas traiter différemment de la perte totale et de la perte partielle. En conséquence, le paragraphe 2 devrait être supprimé et le paragraphe 1 devrait parler uniquement de perte, et non pas de perte partielle.

90. On a dit également que l'article ne devrait pas faire de distinction entre la perte et le dommage apparents et non apparents et qu'il devrait y avoir une seule période de notification assez longue pour tenir compte du fait que, dans certains cas, la perte ou le dommage ne pouvait être découvert que lorsque les marchandises avaient atteint leur destination finale. On a reconnu toutefois que les périodes de notification devraient être différentes selon que la perte ou le dommage était apparent ou non apparent.

Article 12

91. On a généralement estimé qu'il ne devait pas y avoir de délai de prescription distinct lorsque la perte ou l'endommagement des marchandises résulte d'un acte ou d'une omission commis intentionnellement ou témérement; il fallait donc supprimer la phrase placée entre crochets après la première phrase au paragraphe 1.

92. On a noté que, dans certains systèmes juridiques, le délai de prescription pouvait être interrompu par d'autres moyens que par l'introduction d'une procédure judiciaire ou arbitrale, et on a dit qu'il fallait tenir compte de ces moyens dans l'article.

93. On a généralement estimé qu'en cas de perte totale des marchandises, le délai de prescription devait courir à partir du jour où l'exploitant avise l'ayant droit que les marchandises sont perdues ou, si aucun avis n'est donné, le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues conformément à l'article 5.

Article 13

94. Le paragraphe 1 a été généralement jugé acceptable.

95. Des points de vue différents ont été exprimés au sujet du paragraphe 2. Selon l'un, ce paragraphe était utile dans la mesure où il permettait aux parties de convenir d'un régime de responsabilité différent pour les opérations de traitement, et il fallait le maintenir. On a généralement estimé toutefois que les règles uniformes n'étaient pas censées s'appliquer aux opérations de traitement et que, par conséquent, le paragraphe était inutile et devait être supprimé.

96. On a fait observer que le paragraphe 1 visait uniquement un contrat de "conservation des marchandises" et on a suggéré d'élargir cette disposition pour qu'elle corresponde au champ des opérations que devaient régir les règles uniformes et qui devaient comprendre des opérations autres que la conservation des marchandises.

Article 14

97. On a généralement admis que l'article 14 devrait être supprimé si les règles uniformes étaient adoptées sous forme de loi type. On a dit que, dans ce cas, la loi type devrait prévoir que les rapports du Groupe de travail et de la Commission chargés d'élaborer la loi type serviraient de guide pour son interprétation.

Article 15

98. L'article 15 a été jugé acceptable, y compris le membre de phrase placé entre crochets. On a noté que ce membre de phrase était nécessaire pour tenir compte du fait que certains Etats adoptaient des conventions sur le transport international de marchandises au moyen d'une loi.

III. Questions diverses et travaux à venir

99. Le Groupe de travail a décidé, compte tenu que d'autres organes traitant de sujets qui touchent au transport international avaient déjà prévu des réunions auxquelles participeraient certains représentants d'Etats membres du Groupe et d'observateurs, de recommander à la Commission que la dixième session du Groupe ait lieu à Vienne du 1er au 12 décembre 1986. Le Groupe de travail a en outre décidé de recommander que sa onzième session, d'une durée de deux semaines, ait lieu à New York au cours du premier semestre de 1987, avant la vingtième session de la Commission, à moins qu'il n'ait achevé ses travaux à la dixième session.