

d'émission dépendent en partie de l'étendue de l'inspection et du moment où elle a lieu. Dans certains cas, l'exploitant n'émet qu'un simple reçu pour les marchandises. Il peut s'agir d'un document séparé ou d'un simple timbre apposé sur un document existant, tel un document de transport. Dans d'autres cas, un document est émis qui contient des indications relatives à l'état ou à la quantité des marchandises lorsqu'elles ont été prises en charge. Même lorsque le document contient

des renseignements sur l'état ou la quantité des marchandises, il peut contenir une réserve telle que "renseignements fournis par le client" ou "dit contenir" qui dans la pratique revient à se décharger de toute responsabilité pour l'exactitude des renseignements donnés. Ces réserves sont introduites dans les documents dans les cas où l'inspection a été effectuée lorsque l'exploitant prend en charge les marchandises, ainsi que dans les cas où il n'y a pas eu inspection.

2. 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) [Original : anglais]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
NOTE D'INTRODUCTION	217
Article premier : DÉFINITIONS	218
Article 2 : CHAMP D'APPLICATION	219
Article 3 : DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ	221
Article 4 : ÉMISSION D'UN DOCUMENT	221
Article 5 : FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ	223
Article 6 : LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ	224
Article 7 : APPLICATION AUX RECOURS NON CONTRACTUELS	225
Article 8 : DÉCHÉANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ	226
Article 9 : RÈGLES SPÉCIALES CONCERNANT LES MARCHANDISES DANGEREUSES	226
Article 10 : SURETÉS PORTANT SUR LES MARCHANDISES	227
Article 11 : AVIS DE PERTE OU DE DOMMAGE [OU DE RETARD]	228
Article 12 : PRESCRIPTION DES ACTIONS	229
Article 13 : CLAUSES CONTRACTUELLES	229
Article 14 : INTERPRÉTATION DE LA LOI	230
Article 15 : CONVENTIONS INTERNATIONALES DE TRANSPORT	230

NOTE D'INTRODUCTION

1. Le présent document contient le texte des projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, accompagné d'observations; il servira de base aux délibérations du Groupe de travail lors de la rédaction de ces règles. Aucune décision n'a encore été prise quant à la forme

définitive des règles. Cependant, à sa huitième session, le Groupe de travail est convenu que les discussions seraient fondées sur l'hypothèse que les règles uniformes revêtiraient un caractère normatif (par exemple, convention ou loi type), plutôt que contractuel (par exemple, conditions contractuelles générales) [A/CN.9/260, par. 13]. Pour plus de facilité, le présent texte a été rédigé sous la forme d'une loi type. Les projets d'articles

seraient identiques quant au fond si l'on donnait aux règles la forme d'une convention. Cependant, une convention contiendrait certaines dispositions additionnelles, notamment un préambule et des dispositions finales. Celles-ci pourraient être rédigées ultérieurement si le Groupe de travail décidait que les règles prendront la forme d'une convention (*ibid.*, par. 90).

2. Dans les observations suivant chaque projet d'article, on n'a en général pas repris les remarques faites à propos d'articles identiques ou similaires de l'avant-projet de convention d'UNIDROIT sur les exploitants de terminaux de transport (reproduit à l'annexe II du document A/CN.9/252 et ci-après dénommé le "projet d'UNIDROIT"), dans le rapport explicatif dudit avant-projet établi par le secrétariat d'UNIDROIT (figurant à l'annexe du document A/CN.9/WG.II/WP.52/Add.1).

Projets d'articles des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins de la présente Loi :

1) *a)* Le terme "exploitant d'un terminal de transport" (ci-après dénommé "exploitant") désigne toute personne engagée à titre onéreux qui s'oblige à conserver des marchandises avant, pendant ou après leur transport en vue de les remettre à toute personne habilitée à en prendre livraison;

b) Un transporteur peut être considéré comme un exploitant aux termes de la présente Loi, mais il ne le sera pas en ce qui concerne des marchandises données, durant la période où il en est responsable en vertu d'une convention internationale de transport ou d'une législation nationale régissant le transport unimodal, combiné ou multimodal.

2) Le mot "conservation" désigne la garde des marchandises dans une zone placée sous le contrôle exclusif de la personne exerçant cette garde ou dans une zone sur laquelle elle a, avec d'autres, un droit d'accès et d'utilisation.

3) Le mot "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) Le mot "transporteur" désigne toute personne qui conclut un contrat de transport unimodal, combiné ou multimodal pour son propre compte et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.

[5] Le terme "transporteur international" désigne tout transporteur qui assure un transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents.]

Observations

1. *Alinéas a et b du paragraphe 1.* Il est peut-être préférable, d'un point de vue stylistique, d'utiliser dans un texte juridique le mot "exploitant" plutôt que le sigle "ETT" pour désigner en abrégé l'exploitant d'un terminal de transport.

2. L'expression "personne engagée à titre onéreux" a été préférée à l'expression "personne . . . qui s'oblige, à titre onéreux, à conserver les marchandises", qui figure dans le projet d'UNIDROIT (par. 1 de l'article premier), pour les raisons suivantes : dans le projet d'UNIDROIT, la conservation doit être assurée à titre onéreux. Cependant, dans les cas fréquents où un exploitant s'engage à effectuer certaines opérations de manutention ou autres, liées aux marchandises dont il assure la conservation, la rémunération qu'il recevra sera sans doute davantage la contrepartie de ces opérations, plutôt que de la conservation, qui ne sera qu'une activité secondaire. Dans certains de ces cas, on pourra se demander si la conservation a été entreprise à titre onéreux.

3. L'expression "agissant à un autre titre que celui de transporteur", qui figure au paragraphe 1 de l'article premier du projet d'UNIDROIT a été omise et c'est le texte de l'alinéa *b* qui a été inclus dans le présent projet d'article. Cet alinéa *b* a notamment les conséquences suivantes : en vertu de la définition du "transporteur" figurant au paragraphe 4, cet alinéa exclurait du champ d'application des règles uniformes les transporteurs exécutant un contrat de transport unimodal durant les périodes où ils sont responsables des marchandises en vertu d'une convention internationale de transport ou d'une législation nationale applicable au transport. Les transporteurs exclus seraient ceux qui transportent effectivement les marchandises (par exemple, les "transporteurs substitués" aux termes du paragraphe 2 de l'article premier des Règles de Hambourg), ainsi que ceux qui concluent des contrats de transport avec les chargeurs, mais qui confient le transport effectif à d'autres transporteurs (par exemple, les "transporteurs" aux termes du paragraphe 1 de l'article premier des Règles de Hambourg). L'alinéa *b* du présent projet d'article premier exclurait également du champ d'application des règles uniformes les entrepreneurs de transport combiné et multimodal durant les périodes où ils sont responsables des marchandises en vertu de conventions internationales ou d'une législation nationale applicable aux contrats de transport combiné ou multimodal. Par exemple, lorsque la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (ci-après dénommée "la Convention sur le transport multimodal") entrera en vigueur, si une entité (par exemple, un transitaire) conclut un contrat de transport multimodal avec un expéditeur, aux termes duquel elle s'engage à transporter des marchandises et à les livrer à un destinataire, elle sera responsable des marchandises en vertu de la Convention à compter du moment où elle les retirera des mains de l'expéditeur jusqu'au moment où elle les livrera au destinataire. Aussi ne serait-elle à aucun moment durant cette période soumise aux règles uniformes. Donc, si, durant cette période, elle avait la garde des marchandises en vue de

leur conservation, elle serait soumise à la Convention et non aux règles uniformes. Cependant, si elle engageait un exploitant de terminal pour entreposer ou traiter les marchandises durant cette période, l'exploitant, n'étant pas soumis à une convention internationale de transport ni à une législation nationale applicable au transport, serait soumis aux règles uniformes, ce qui préserverait le droit de recours de l'entrepreneur de transport multimodal contre l'exploitant de terminal.

4. Une entité pourrait conclure un contrat de transport combiné pour son propre compte avec un destinataire, aux termes duquel elle s'engagerait à transporter les marchandises de l'expéditeur au destinataire en utilisant différents modes de transport, et le contrat de transport combiné pourrait n'être pas régi par une convention internationale de transport ou par une législation nationale applicable au transport. C'est plutôt durant certaines étapes du transport combiné, telles que le transport effectif des marchandises, que cette entité serait régie par une convention internationale de transport ou par une législation nationale applicable au transport (voir A/CN.9/WG.II/WP.55, par. 37). Si les marchandises étaient sous la garde de l'entrepreneur de transport combiné durant la période où il serait responsable des marchandises en application d'une telle convention ou d'une telle législation nationale, il ne serait pas soumis aux règles uniformes pour ce qui est de ces marchandises. Il le serait cependant pour les marchandises dont il aurait la garde en dehors de cette période de responsabilité.

5. L'expression "en vue de les remettre . . ." exclurait les cas où l'exploitant est le destinataire final des marchandises. Dans de tels cas, le transport international peut être considéré comme achevé lorsque les marchandises sont remises à l'exploitant, sinon auparavant, et toute opération effectuée par l'exploitant ne concernerait pas des marchandises faisant l'objet d'un transport international.

6. *Paragraphe 2.* Puisque le projet de règles uniformes se fonde sur la notion de la conservation des marchandises par l'exploitant, il sera peut-être souhaitable de définir la "conservation". Le champ et les différents éléments d'une telle définition sont traités aux paragraphes 26 à 34 du document A/CN.9/WG.II/WP.55.

7. *Paragraphe 3.* L'inclusion, dans la définition des "marchandises", des conteneurs, véhicules rouliers, barges, palettés et équipements similaires signifie que ceux-ci entrent dans le cadre des règles uniformes. Le régime de responsabilité s'étendrait donc, par exemple, aux conteneurs vides que l'exploitant s'engagerait à entreposer pour leur propriétaire. Cela voudrait dire, entre autres choses, qu'un document émis par un exploitant à propos de marchandises en conteneurs aurait valeur probante en ce qui concerne non seulement l'état des marchandises, mais également celui du conteneur dans lequel elles seraient placées. De même, les règles concernant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises pourraient également englober les conteneurs et des équipements similaires (voir cependant

l'observation 7 sur le projet d'article 10). On notera toutefois que, dans certains systèmes juridiques, un conteneur appartenant à un navire est assimilé au navire et que la responsabilité en cas d'endommagement d'un tel conteneur est régie non par les règles juridiques générales applicables à l'endommagement des marchandises, mais par des règles du droit maritime concernant l'endommagement des navires. D'autres systèmes juridiques considèrent que les conteneurs sont un élément de l'emballage des marchandises. Les Etats dans lesquels un conteneur appartenant à un navire est assimilé au navire et régi par le droit maritime devront peut-être décider si la responsabilité en cas d'endommagement du conteneur continuera à être régie par le droit maritime ou si elle devra l'être par les règles uniformes.

8. *Paragraphe 4.* Ce paragraphe vise à préciser que le mot "transporteur" inclut les entrepreneurs de transport combiné et multimodal agissant pour leur propre compte. C'est une adaptation du paragraphe 2 de l'article premier de la Convention sur le transport multimodal. On trouvera dans les observations 3 et 4 sur le présent projet d'article, un examen de certaines des conséquences de cette définition.

9. *Paragraphe 5.* Cette définition pourra être ajoutée si nécessaire (voir l'observation 3 sur le projet d'article 2 ci-dessous).

Article 2

CHAMP D'APPLICATION

[Variante 1]

La présente Loi s'applique si :

- a) les marchandises sont situées sur le territoire du présent Etat, et
- b) les marchandises font l'objet d'un transport dans lequel le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents.

[Variante 2]

1) La présente Loi s'applique si :

- a) les marchandises sont situées sur le territoire du présent Etat, et
- b) les marchandises font l'objet d'un transport international.

2) Les marchandises font l'objet d'un transport international si :

- a) elles ont été retirées par l'exploitant des mains d'un transporteur international, à charge pour l'exploitant de les remettre à une personne habilitée à en prendre livraison, ou
- b) elles ont été retirées par l'exploitant des mains de toute personne, à charge pour lui de les remettre à un transporteur international, ou
- c) elles font l'objet d'un contrat de transport combiné ou multimodal, dans lequel le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents.

3) Nonobstant les dispositions ci-dessus, font l'objet d'un transport international les marchandises confiées à un transporteur international avant qu'il ne commence d'être responsable des marchandises en tant que transporteur en vertu d'une convention internationale de transport ou d'une législation nationale applicable au transport ou après qu'une telle responsabilité a pris fin.

[Variante 3]

1) [Paragraphe 1 de la variante 2]

2) [Paragraphe 2 de la variante 2]

3) [Paragraphe 3 de la variante 2, plus le texte suivant :]
Cependant, si le transporteur ne peut livrer les marchandises à une personne habilitée à les recevoir en vertu du contrat de transport, les marchandises cessent de faire l'objet d'un transport international à compter du moment qui pourra être convenu par l'exploitant et son client, ou, faute d'une telle convention, à expiration d'un délai raisonnable après que le transporteur a placé les marchandises à la disposition de cette personne.

4) Les marchandises qui, en vertu du paragraphe 2 du présent article, ne sont pas considérées comme faisant l'objet d'un transport international lorsqu'elles sont retirées par l'exploitant commencent de faire l'objet d'un transport international lorsque l'exploitant reçoit l'ordre de les remettre à un transporteur international.

5) a) Si l'exploitant a retiré les marchandises des mains d'une personne qui n'est pas un transporteur international, et que les ordres qui lui ont été donnés sont rapportés ou modifiés de sorte qu'il doit remettre les marchandises à une personne qui n'est pas un transporteur international, les marchandises cessent de faire l'objet d'un transport international à compter du retrait ou de la modification des ordres. Cependant, si l'exploitant reçoit ultérieurement l'ordre de remettre les marchandises à un transporteur international, les marchandises sont considérées comme faisant l'objet d'un transport international à compter de la date de cet ordre.

b) Si l'exploitant a retiré les marchandises des mains d'une personne qui n'est pas un transporteur international, l'objet d'un transport international quand elles ont été retirées par l'exploitant, commencent de faire l'objet d'un transport international, ou lorsque des marchandises à charge pour lui de les remettre à un transporteur international et qu'il ne peut les remettre, les marchandises cessent de faire l'objet d'un transport international à compter du moment qui pourra être convenu par l'exploitant et son client et, faute d'une telle convention, à expiration d'un délai raisonnable après que l'exploitant aura mis les marchandises à la disposition du transporteur international. Cependant, si l'exploitant est par la suite à même de remettre les marchandises au transporteur international, ou s'il reçoit l'ordre de les remettre à un autre transporteur international, les marchandises sont considérées comme faisant l'objet d'un transport international lorsque l'exploitant commence de prendre les mesures voulues pour remettre les marchandises ou reçoit l'ordre de les remettre à l'autre transporteur international.

c) Si l'exploitant a retiré les marchandises des mains d'un transporteur international, à charge pour lui de les remettre à la personne habilitée à en prendre livraison et que l'ordre pertinent est rapporté, les marchandises cessent de faire l'objet d'un transport international à compter du retrait de l'ordre. Cependant, si l'exploitant reçoit ultérieurement l'ordre de remettre les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison, les marchandises sont considérées comme faisant l'objet d'un transport international à compter de la date de cet ordre.

d) Si l'exploitant a retiré les marchandises des mains d'un transporteur international, à charge pour lui de les remettre à une personne habilitée à en prendre livraison et qu'il ne peut les remettre, les marchandises cessent de faire l'objet d'un transport international à compter du moment qui pourra être convenu par l'exploitant et son client et, faute d'une telle convention, à expiration d'un délai raisonnable après que l'exploitant a mis les marchandises à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison. Cependant, si l'exploitant est par la suite à même de remettre les marchandises à un transporteur international, ou s'il accepte de les remettre à un transporteur international, les marchandises sont considérées comme faisant l'objet d'un transport international lorsque l'exploitant commence de prendre les mesures voulues pour remettre les marchandises ou à compter de la date de l'ordre pertinent, selon le cas.

6) Lorsqu'en application du présent article, des marchandises sous la garde de l'exploitant, qui ne faisaient pas l'objet d'un transport international quand elles ont été retirées par l'exploitant, commencent de faire l'objet d'un transport international, ou lorsque des marchandises sous la garde de l'exploitant, qui faisaient l'objet d'un transport international lorsqu'elles ont été retirées par l'exploitant, cessent de faire l'objet d'un transport international, toute perte ou tout dommage subis par les marchandises sont présumés, sauf preuve contraire, s'être produits alors que les marchandises faisaient l'objet d'un transport international.

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/WG.II/WP.55, par. 35 à 49).

2. *Variante 1.* L'alinéa b énonce l'approche décrite au paragraphe 39 du document A/CN.9/WG.II/WP.55. C'est la plus simple et la plus souple des trois variantes traitant du lien requis avec le transport international, mais c'est également la plus large, car elle couvrirait les marchandises sous la garde de tous les exploitants de la chaîne du transport des marchandises d'un Etat à l'autre, même des exploitants retirant des marchandises auprès d'une source intérieure (par exemple, l'expéditeur ou un transporteur intérieur) et les remettant à un destinataire intérieur (par exemple, un autre transporteur intérieur ou le destinataire). En outre, cette formulation peut être source d'incertitudes dans certains cas (voir, par exemple, A/CN.9/WG.II/WP.55, par. 39).

3. *Variante 2.* Cette variante énonce l'approche décrite aux paragraphes 40 à 42 du document A/CN.9/WG.II/

WP.55. Elle est encore relativement simple et facile à appliquer et son champ est plus étroit que celui de la variante 1 car, en application de ses paragraphes 2 a et b, et sous réserve de l'exception énoncée au paragraphe 2 c, elle ne s'appliquerait qu'aux marchandises sous la garde d'un exploitant qui les aurait retirées des mains d'un transporteur international ou qui devait les remettre à un tel transporteur. En application du paragraphe 2 c, cette variante s'appliquerait aux marchandises durant toute la période pendant laquelle elles font l'objet d'un contrat de transport combiné ou multimodal (voir A/CN.9/WG.II/WP.55, par. 42). L'approche sur laquelle se fonde cette variante serait dans l'ensemble moins incertaine, pour ce qui est de son application, que celle de la variante 1. Comme on l'a noté dans la dernière phrase du paragraphe 40 du document A/CN.9/WG.II/WP.55, cette approche pourrait être encore simplifiée en éliminant les conditions énoncées aux alinéas a et b du paragraphe 2 concernant les ordres donnés à l'exploitant. Cependant, on élargirait ainsi quelque peu le champ d'application des règles uniformes. Pour ce qui est du paragraphe 3, on se reporterait au paragraphe 41 du document A/CN.9/WG.II/WP.55. Si la variante 2 est adoptée, il faudra définir le "transporteur international". Une définition en est proposée au paragraphe 5 du projet d'article premier.

4. *Variante 3.* Cette variante reprend la variante 2, mais traite également des cas où les marchandises qui ne faisaient pas l'objet d'un transport international lorsqu'elles sont retirées par l'exploitant peuvent ultérieurement en faire l'objet et les cas où les marchandises faisant l'objet d'un transport international peuvent ne plus en faire l'objet alors qu'elles sont toujours sous la garde de l'exploitant (voir A/CN.9/WG.II/WP.55, par. 43 à 45). De toute évidence, il est bien difficile de tenter de traiter de telles questions. Le Groupe de travail souhaiterait peut-être envisager de ne pas en traiter, même si cela reviendrait à exclure du champ d'application des règles uniformes certaines marchandises qui ne faisaient pas l'objet d'un transport international lorsqu'elles ont été retirées par l'exploitant, mais qui peuvent être considérées comme en faisant l'objet ultérieurement (par exemple, si l'exploitant reçoit ultérieurement l'ordre de remettre les marchandises à un transporteur international), et bien que cela signifie que les règles uniformes continueraient de s'appliquer à certaines marchandises dont on pourrait considérer qu'elles ne font plus l'objet d'un transport international. Ces deux types de situation sont traités en détail aux paragraphes 43 et 44 du document A/CN.9/WG.II/WP.55.

Article 3

DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ

1) L'exploitant est responsable des marchandises à compter du moment où il les retire jusqu'au moment où il les remet à une personne habilitée à en prendre livraison.

2) Si l'exploitant s'est engagé à effectuer ou à faire effectuer [notamment] des opérations de chargement, de

déchargement, d'arrimage, de trimmage, de fardage ou d'accorage des marchandises avant de les retirer ou après les avoir remises, la durée de la responsabilité est prolongée de manière à couvrir les périodes durant lesquelles ces opérations sont effectuées.

Observations

1. *Paragraphe 1.* La période de base durant laquelle l'exploitant est responsable des marchandises en application du présent projet d'article est la période à compter du moment où il retire les marchandises, jusqu'à celui où il les remet. L'exploitant est responsable des marchandises durant cette période, quelles que soient les opérations qui sont effectuées sur ces marchandises. (En application du paragraphe 1 a du projet d'article premier, l'exploitant doit s'être obligé à conserver les marchandises.)

2. *Paragraphe 2.* Cet article prolonge la durée de la responsabilité afin de couvrir les cas où certaines opérations sont effectuées par l'exploitant avant la prise en charge des marchandises ou après leur remise. Avec l'expression entre crochets, la liste de ces opérations ne serait pas exhaustive. Sans cette expression, seules les opérations énoncées seraient couvertes.

Article 4

ÉMISSION D'UN DOCUMENT

1) Sur la demande de son client [, et [dans un délai raisonnable] [dans un délai de . . . heures/jours]], l'exploitant émet un document [daté] identifiant les marchandises, en accusant réception et stipulant la date à laquelle il les a prises en charge.

[2] [(*Variante 1*). Le document indique également l'état [et la quantité] des marchandises dans la mesure où il peut être constaté [ils peuvent être constatés] par des méthodes de vérification raisonnables [et contient les renseignements supplémentaires suivants . . .].]

[(*Variante 2*). Le document donne également les indications concernant l'état et la quantité des marchandises dont le client de l'exploitant demande l'inclusion dans le document, dans la mesure où ces indications peuvent être constatées par des méthodes de vérification raisonnables.]

3) Un document émis par l'exploitant fait foi, sauf preuve contraire, du retrait par l'exploitant des marchandises telles qu'elles sont décrites dans ce document [, que celui-ci ait été émis sur la demande du client ou sans que le client l'ait demandé].

[4] [Si] [S'il est prouvé que] le client a demandé à l'exploitant d'émettre un document concernant les marchandises qu'il a retirées ou a demandé à l'exploitant d'indiquer dans le document l'état des marchandises, mais que l'exploitant ne le fait pas, celui-ci est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent.]

5) Tout document requis en application du présent article peut être émis sous toute forme constatant les informations qu'il contient.

6) a) Le document est signé au nom de l'exploitant par une personne mandatée par lui;

b) La signature apposée sur le document 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.

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/260, par. 29 à 40; A/CN.9/WG.II/WP.55, par. 66 à 72). On peut estimer que les stipulations des règles uniformes relatives au document devant être émis par l'exploitant devraient être conçues de manière à concilier les intérêts du client, qui souhaite disposer d'un document contenant certaines informations et l'intérêt général, qui est d'éviter de gêner indûment l'expédition des marchandises et de retarder indûment le moyen de transport (par exemple, retard du moyen de transport dans lequel les marchandises sont transférées par l'exploitant du fait d'un retard dans l'émission des documents voulus par ledit exploitant).

2. Conformément à l'avis qui a prévalu lors de la huitième session du Groupe de travail (A/CN.9/260, par. 38), le projet d'article ne contient pas de dispositions concernant un document négociable.

3. *Paragraphe 1* (voir A/CN.9/260, par. 29 à 31, 35 et 36). Ce paragraphe reflète l'avis qui a prévalu lors de la huitième session du Groupe de travail selon lequel un exploitant ne devrait être tenu d'émettre un document que si le client en faisait la demande (A/CN.9/260, par. 31). Le document constituerait un simple reçu. Si l'on stipule un délai pour l'émission du document (voir A/CN.9/260, par. 35 et 36), les règles uniformes pourraient contenir une expression telle que "un délai raisonnable", ou fixer un délai donné (par exemple, en heures ou en jours); la première solution serait plus souple, compte tenu des situations très diverses qui seraient régies par les règles uniformes. Si un délai peut être nécessaire lorsque le document constitue un titre de propriété sur les marchandises, afin par exemple de permettre au client d'écouler sans retard les marchandises ou d'accorder une sûreté sur ces marchandises, ce n'est pas le cas lorsque, comme ici, le document n'est pas un titre de propriété. L'exigence de la datation du document ne serait nécessaire que si le paragraphe stipulait un délai pour l'émission d'un tel document.

4. *Paragraphe 2* (voir A/CN.9/260, par. 32). La variante 1 du paragraphe 2 stipule que certains renseignements doivent être inclus dans le document, notamment l'état ou la quantité des marchandises, et que ce document ne se limite pas à accuser réception des marchandises ni à indiquer la date de cette réception. Selon les circonstances, la quantité peut renvoyer à un nombre, un poids ou un volume. Il a été proposé au sein du Groupe de travail de donner dans les documents certains autres renseignements, par exemple, d'indiquer si l'exploitant demande une sûreté sur les marchandises et, dans l'affirmative, quels sont les fondements de cette demande, et de stipuler que les marchandises sont régies

par des règles uniformes (voir A/CN.9/260, par. 92). Ces précisions pourraient, si le Groupe de travail en décidait ainsi, être ajoutées à la variante 1. En outre, cette variante pourrait stipuler que l'exploitant doit mentionner dans le document tout écart entre, d'une part, les renseignements donnés dans le document de transport accompagnant les marchandises et indiquant l'état ou la quantité des marchandises et, d'autre part, l'état ou la quantité desdites marchandises tels que l'exploitant peut les constater par des méthodes de vérification raisonnables. La variante 2 de ce paragraphe ne contraindrait l'exploitant à inclure des renseignements concernant l'état ou la quantité des marchandises que si son client en faisait la demande. Une telle approche pourrait être considérée comme appropriée étant donné que les règles uniformes doivent s'appliquer à une grande diversité d'exploitants, d'opérations et de marchandises et que, dans certains cas, les marchandises ne sont pas inspectées, ne serait-ce que pour déterminer leur état apparent (voir A/CN.9/WG.II/WP.55, par. 70). Selon les deux variantes du paragraphe 2, seuls les renseignements concernant l'état ou la quantité des marchandises pouvant être obtenus par des méthodes de vérification raisonnables seraient inclus dans les documents. Ainsi ne serait-il peut-être pas nécessaire de traiter de la question de l'effet des réserves que l'exploitant pourrait inclure dans le document (par exemple, "dit contenir", "nombre et poids indiqués par le client").

5. *Paragraphe 3*. Ce paragraphe se fonde sur l'avis qui a prévalu au sein du Groupe de travail lors de la huitième session (A/CN.9/260, par. 34) selon lequel le document émis par l'exploitant devrait faire foi, sauf preuve contraire, du fait que les marchandises ont été retirées et que leur état et leur quantité sont tels que décrits dans le document. Le membre de phrase entre crochets préciserait que le document a des effets juridiques, qu'il soit émis ou non sur la demande du client.

6. *Paragraphe 4* (voir A/CN.9/260, par. 37). Pour ce qui est des conséquences au cas où l'exploitant n'émettrait pas de document ou n'indiquerait pas l'état des marchandises, bien qu'on le lui ait demandé, en application du paragraphe 4, il serait présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette disposition pourrait être injuste dans certains cas si la présomption était irréfragable. Par exemple, si les marchandises ont été endommagées durant leur transport et qu'un exploitant qui les retire des mains du transporteur n'émet pas un document ou n'indique pas leur état, une présomption irréfragable que les marchandises ont été reçues en bon état pourrait faire obstacle à un recours du chargeur contre le transporteur du fait du dommage, notamment dans les cas où l'exploitant est un agent du chargeur. Il serait donc sans doute préférable que la présomption soit une présomption simple.

7. Le paragraphe 4 ne prévoit pas de sanction en cas d'émission tardive d'un document (au cas où les règles uniformes stipuleraient un délai pour l'émission du document; voir l'observation 3 sur le présent projet d'article).

8. Le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager d'affirmer la présomption, même si ce n'est qu'une présomption simple, de la réception des marchandises en bon état lorsque l'exploitant n'émet pas un document ou n'indique pas l'état des marchandises, bien qu'il en ait été prié. Dans certains cas, on peut légitimement se demander si le client a demandé un document ou s'il a demandé que des renseignements concernant l'état des marchandises figurent sur le document. Par ailleurs, l'obligation d'émettre un document ou d'indiquer sur demande l'état des marchandises aurait peu d'effet si aucune sanction n'était prévue en cas de manquement. On pourrait peut-être imposer au demandeur la charge de prouver qu'une demande a été présentée en bonne et due forme et accepter la présomption si le demandeur satisfait à cette condition. Cette approche est reflétée par les mots entre crochets "s'il est prouvé que" figurant au paragraphe 4. On pourrait aussi exiger qu'un document indiquant toute perte ou tout dommage apparents soit émis dans tous les cas.

9. *Paragraphe 5* (voir A/CN.9/260, par. 32 et 33). Ce paragraphe autorise l'exploitant à émettre un document par des moyens traditionnels (par exemple, un document sur papier), ainsi que par tout autre moyen, à condition que la forme retenue constate les renseignements figurant dans le document. Cette condition serait remplie, par exemple, si l'on précisait sur le document de transport accompagnant les marchandises les renseignements devant être fournis. Elle serait également remplie si ces renseignements étaient transmis par ordinateur à l'ordinateur du client, car ce dernier disposerait alors sur son propre ordinateur d'un enregistrement des renseignements voulus. La condition énoncée au présent paragraphe serait en outre remplie par une technique de documentation du commerce international qui n'est encore qu'en gestation — l'enregistrement d'informations relatives aux marchandises faisant l'objet d'un échange sur une carte à microcircuit programmable. Une telle carte pourrait par exemple contenir les renseignements devant figurer sur le document de transport et ceux devant être soumis aux autorités douanières. Les renseignements devant figurer sur le document émis par l'exploitant pourraient également être introduits et conservés sur la carte et être extraits par le client au moyen d'un écran de contrôle ou d'une imprimante.

10. Le Groupe de travail jugera peut-être superflu d'inclure une disposition habilitant l'exploitant à utiliser des techniques mécaniques ou électroniques pour stocker les renseignements devant figurer sur le document et, s'il a recours à de telles techniques, d'exiger de lui qu'il émette un reçu et donne accès au client aux autres renseignements stockés (comme il est prévu à l'article 5 du Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, telle que modifiée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955) (voir A/CN.9/260, par. 33). Premièrement, un exploitant n'aurait pas besoin d'être autorisé à conserver des renseignements par quelque moyen que ce soit, qu'il s'agisse de noter ces renseignements sur une feuille de

papier et de placer cette feuille dans un dossier, ou de stocker l'information sur un ordinateur. Deuxièmement, il ne serait pas nécessaire que les règles uniformes traitent du cas où un exploitant stocke certains renseignements ne figurant pas sur le reçu, au contraire du Protocole de Montréal n° 4. En vertu de la Convention de Varsovie, la lettre de transport aérien doit contenir des renseignements concernant les lieux de départ et de destination des marchandises, ainsi que certaines escales convenues. Un exemplaire de la lettre de transport aérien fait office de reçu pour l'expéditeur et un autre accompagne les marchandises durant leur transport. L'objet du Protocole de Montréal n° 4 est de permettre au transporteur de séparer les deux fonctions de la lettre de transport aérien : reçu et document accompagnant les marchandises. Pour ce qui est des renseignements devant figurer dans la lettre de transport aérien, notamment la destination et l'itinéraire, l'article 5 du Protocole de Montréal n° 4 permet de simplifier le document tangible que le transporteur doit émettre, tout en stipulant que les autres indications requises concernant les marchandises seront disponibles d'une autre manière (par exemple, par ordinateur) durant tout le transport des marchandises, notamment lors des escales. Cette disposition peut être précieuse dans le cas où, comme dans le transport aérien, les marchandises se déplacent. Ce n'est cependant pas le cas de marchandises qui restent pour l'essentiel stationnaires, sous la garde d'un exploitant.

11. *Paragraphe 6*. Les alinéas *a* et *b* sont des adaptations des paragraphes 2 et 3 de l'article 5 de la Convention sur le transport multimodal.

Article 5

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ

1) L'exploitant répond du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises [, ainsi que du retard dans la remise des marchandises à une personne habilitée à les recevoir,] si le fait qui a causé la perte ou le dommage [ou le retard] s'est produit pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises conformément à la définition figurant à l'article 3 de la présente Loi, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter ledit fait et ses conséquences. [Toutefois, l'exploitant ne répond pas des pertes ou dommages [ou du retard] dont il prouve qu'ils résultent des actes de ses préposés ou mandataires agissant hors de l'exercice de leur fonction.]

[2) Afin de déterminer quelles mesures pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter le fait et ses conséquences, on tiendra dûment compte, entre autres, de la nature des marchandises et de la nature des opérations que devait effectuer l'exploitant.]

3) Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires n'ont pas pris les mesures mentionnées au paragraphe 1

du présent article et que cette défaillance a concouru avec une autre cause aux pertes ou aux dommages [ou au retard], l'exploitant ne répond que du préjudice résultant des pertes ou dommages [ou retard] imputables à cette défaillance, à condition qu'il prouve le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite défaillance.

[4] Il y a retard dans la remise des marchandises à la personne habilitée à les recevoir lorsque l'exploitant ne les remet pas à ladite personne à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai suivant la demande de remise faite par ladite personne qu'il serait raisonnable d'allouer à un exploitant diligent, compte tenu des circonstances de l'espèce.]

5) Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à la demande de la personne habilitée à en prendre livraison dans les 60 jours consécutifs suivant la demande, l'ayant droit peut les considérer comme perdues.

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/260, par. 41 à 47). Comme l'a demandé le Groupe de travail à sa huitième session (voir A/CN.9/260, par. 46), ce projet d'article contient des dispositions relatives au retard. Avec certains types d'exploitants (par exemple ceux qui sont très mécanisés ou informatisés), le retard est un problème potentiel moins important qu'avec d'autres types d'exploitants. Les causes de retard peuvent tenir, par exemple, à un retard dans le traitement de la documentation et à des erreurs de registre relatives à l'endroit où sont entreposées les marchandises (de tels faits risquent d'entraîner un retard lorsque l'exploitant doit procéder à la remise des marchandises dans un délai relativement bref), ainsi que la livraison à une personne autre que le destinataire obligeant à aller rechercher les marchandises et à les livrer à la personne habilitée à les recevoir. Lorsqu'il s'interrogera sur la nécessité de traiter de la responsabilité du chef de retard dans les règles uniformes, le Groupe de travail voudra peut-être aussi tenir compte du fait que le problème du retard est étroitement lié à l'exécution du contrat conclu entre l'exploitant et son client, question qui, d'une manière générale, n'est pas traitée dans les règles uniformes.

2. *Paragraphe 1* (voir A/CN.9/260, par. 41). En ce qui concerne la dernière phrase entre crochets ("Toutefois, l'exploitant ne répond pas..."), voir A/CN.9/260, paragraphe 42.

3. *Paragraphe 2*. Les mesures que devrait raisonnablement prendre l'exploitant pour prévenir la perte ou l'endommagement des marchandises sont très diverses selon les types d'exploitants, les opérations dont ils s'acquittent et la nature des marchandises. Les règles régissant la responsabilité de l'exploitant pour la perte ou l'endommagement des marchandises devraient être suffisamment souples pour pouvoir tenir compte de toutes les situations auxquelles elles s'appliquent. Cette souplesse a peut-être déjà été introduite dans le texte par la référence faite au paragraphe 1 aux "mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter ledit fait". Une disposition du type de celle figurant au

paragraphe 2 pourrait garantir encore un peu plus cette souplesse.

4. *Paragraphe 3* (voir A/CN.9/260, par. 43). Le libellé de ce paragraphe s'inspire de celui de l'article 5.7 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg) (les "Règles de Hambourg") et de l'article 6-3 du projet d'UNIDROIT.

5. *Paragraphe 4* (voir A/CN.9/260, par. 44 à 46). Le libellé de ce paragraphe est inspiré de celui de l'article 5.2 des Règles de Hambourg.

6. *Paragraphe 5* (voir A/CN.9/260, par. 47).

Article 6

LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ

1) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 de la présente Loi est limitée à [(indiquer la somme en monnaie nationale)] [une somme en (indiquer la monnaie nationale) équivalant à . . . unités de droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international] par colis ou autre unité de chargement ou à [(indiquer la somme en monnaie nationale)] [une somme en (indiquer la monnaie nationale) équivalant à . . . unités de droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international] par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

[2) La responsabilité de l'exploitant pour le retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 de la présente Loi est limitée à une somme équivalant à . . . fois les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes payables à l'exploitant en vertu du contrat ou de l'accord qu'il a conclu avec son client.]

[3) En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.]

4) Aux fins du paragraphe 1, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une remorque, un châssis squelette, une barge, une palette ou tout équipement ou emballage similaire est utilisé pour grouper les marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué dans le document émis par l'exploitant ou dans le document de transport couvrant les marchandises qu'il est contenu dans ces équipements ou emballages. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans ces équipements ou emballages sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet équipement ou emballage lui-même a été perdu ou endommagé, ledit équipement ou emballage est considéré, s'il n'appartient pas à l'exploitant ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

5) L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au[x] paragraphe[s] 1[, 2 et 3].

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/260, par. 48 à 53).

2. *Paragraphe 1* (voir A/CN.9/260, par. 48 à 52). Dans l'hypothèse où les règles seraient rédigées sous la forme d'une loi type, le Groupe de travail voudra peut-être se demander si le texte de la loi type devrait laisser à chaque Etat le soin d'insérer la somme en monnaie nationale qu'il juge appropriée ou si, en tant que vecteur d'unification du droit, la loi type ne devrait pas fournir des indications quant à ladite somme ou même la lier à une norme internationale unique. Dans le second cas, dans chacune des séries de crochets au paragraphe 1 ("une somme en (indiquer la monnaie nationale) équivalant à . . .") la législation adoptée par un Etat appliquant la loi type lierait la limite exprimée en monnaie nationale à un nombre donné de droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international.

3. Si les règles uniformes sont adoptées sous la forme d'une loi type et qu'une limite de responsabilité recommandée est indiquée en droits de tirage spéciaux, le Groupe de travail voudra peut-être se pencher sur la question de savoir si cette limite de responsabilité devrait être régulièrement réexaminée par la Commission ou toute autre instance.

4. *Paragraphe 2*. Ce paragraphe fixe une limite de responsabilité pour le retard (voir A/CN.9/260, par. 46) exprimée en pourcentage des sommes dues à l'exploitant pour les services fournis en ce qui concerne les marchandises (c'est-à-dire à l'exclusion, par exemple, des sommes avancées par l'exploitant pour les frais de douane qui doivent être remboursés à l'exploitant par son client) sous réserve d'une limite maximum. Ce paragraphe est inspiré de l'article 6.1 *b* des Règles de Hambourg.

5. *Paragraphe 3*. Ce paragraphe est inspiré de l'article 6.1 *c* des Règles de Hambourg. Suite à l'introduction d'une limitation des réparations cumulées telle que celle qui figure dans ce paragraphe, en cas de dommages matériels lourds et de pertes économiques élevées résultant d'un retard, la responsabilité de l'exploitant n'excéderait pas la limite par colis ou par kilo. Une telle disposition n'est pas nécessaire si les règles uniformes ne traitent pas du retard (voir observation 1 portant sur le projet d'article 5 ci-dessus).

6. *Paragraphes 4 et 5*. Ces paragraphes sont inspirés des paragraphes 2 et 4 de l'article 6 des Règles de Hambourg.

Article 7

APPLICATION AUX RECOURS NON CONTRACTUELS

1) Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente loi sont applicables dans toute action contre l'exploitant pour pertes ou dommages subis par les marchandises dont il est responsable en application de la présente Loi, [ainsi que pour le retard dans la livraison desdites marchandises,] que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2) Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, [ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour la conservation et l'exécution des opérations mentionnées à l'article 3 de la présente Loi,] [ce préposé ou mandataire] [ce préposé ou mandataire ou cette personne], s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Loi.

3) Sous réserve des dispositions de l'article 8 de la présente Loi, le montant total des réparations dues par l'exploitant et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Loi.

Observations

Voir A/CN.9/260, paragraphes 79 et 80. L'"autre personne dont l'exploitant utilise les services" mentionnée au paragraphe 2 (et mentionnée par référence au paragraphe 3) pourrait dans certains systèmes juridiques être une personne autre qu'un préposé ou mandataire de l'exploitant, telle qu'une société de manutention engagée dans le cadre d'un contrat distinct par l'exploitant. Le Groupe de travail voudra peut-être étendre à une telle personne le bénéfice des exonérations et limitations de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu des règles uniformes, même si la responsabilité de ladite personne n'est pas régie par les règles uniformes à d'autres titres. Premièrement, en vertu du paragraphe 2, les exonérations et limitations de responsabilité sont aussi étendues aux préposés et mandataires de l'exploitant, même si leur responsabilité n'est pas non plus couverte à d'autres titres par les règles. Deuxièmement, les raisons qui poussent à l'extension des exonérations et limitations de responsabilité aux préposés et mandataires de l'exploitant peuvent aussi s'appliquer à d'autres personnes engagées par l'exploitant pour effectuer des opérations portant sur des marchandises couvertes par les règles (par exemple, afin d'éviter que le demandeur ne se soustraie à l'application des exonérations et limitations de responsabilité prévues par les règles uniformes en se retournant directement contre le préposé, mandataire ou autre personne et pour éviter que ne se pose des questions relatives à la responsabilité du fait d'autrui de l'exploitant pour les actes ou omissions du préposé, mandataire ou autre personne lorsque la responsabilité de ceux-ci est déterminée sans

que jouent les exonérations et limitations de responsabilité applicables en vertu des règles uniformes).

Article 8

DÉCHÉANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ

1) L'exploitant ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 de la présente Loi s'il est prouvé que la perte ou le dommage [ou le retard] résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant [lui-même] [ou d'un mandataire de l'exploitant [ou d'une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour la conservation et l'exécution des opérations mentionnées à l'article 3 de la présente Loi] [agissant dans l'exercice de ses fonctions]] commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage [ou ce retard], soit téméairement et en sachant que cette perte ou ce dommage [ou ce retard] en résulterait probablement.

2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7 de la présente Loi, un préposé ou un mandataire de l'exploitant [ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour la conservation et l'exécution des opérations mentionnées à l'article 3 de la présente Loi] ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 de la présente Loi s'il est prouvé que la perte ou le dommage [ou le retard] résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire [ou de cette personne] commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage [ou ce retard], soit téméairement et en sachant que cette perte [ou ce retard] en résulterait probablement.

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/260, par. 54 à 56).

2. *Paragraphe 1.* Avec le membre de phrase entre crochets "ou d'un mandataire de l'exploitant [ou d'une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour la conservation et l'exécution des opérations mentionnées à l'article 3 de la présente Loi], l'exploitant perdrait le bénéfice de la limite de responsabilité même si l'acte ou l'omission indiqué était commis par son mandataire ou une autre personne (voir l'observation relative au projet d'article 7). Le mot entre crochets "lui-même englobe les préposés et employés de l'exploitant. Pour cette raison, le mot "préposé" ne figure pas dans ce paragraphe.

3. Le Groupe de travail voudra peut-être se demander si l'exploitant ne devrait être déchu du droit de limiter sa responsabilité pour un acte ou une omission de son préposé ou mandataire ou d'une autre personne dont il utilise les services que si l'acte ou omission est commis par le préposé, le mandataire ou ladite personne dans l'exercice de ses fonctions. A ce propos, on notera que les actes intentionnels (par exemple, le vol) sont souvent considérés comme commis en dehors de l'exercice de la fonction.

Article 9

RÈGLES SPÉCIALES CONCERNANT LES MARCHANDISES DANGEREUSES

1) L'expéditeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée et conformément aux lois ou réglementations internationales, nationales ou autres, relatives aux marchandises dangereuses ou présentant un risque. S'il emballe des marchandises dangereuses, il le fait de manière appropriée et conformément auxdites lois ou réglementations.

2) Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses à l'exploitant ou à toute personne agissant en son nom, l'expéditeur doit l'informer du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les consignes de manutention et précautions spéciales qui doivent être respectées. Si l'expéditeur manque à cette obligation et que l'exploitant n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) L'expéditeur est responsable envers l'exploitant du préjudice imputable à ces marchandises, et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3) Les dispositions des alinéas *a* et *b* du paragraphe 2 du présent article peuvent être invoquées par tout exploitant responsable des marchandises en vertu de la présente Loi qu'il ait ou non reçu les marchandises des mains de l'expéditeur, à moins que l'exploitant n'ait eu connaissance du caractère dangereux des marchandises lorsqu'il les a retirées.

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/260, par. 73 à 77). Cet article est inspiré de l'article 13 des Règles de Hambourg et de l'article 23 de la Convention sur le transport multimodal.

2. On notera que ce projet d'article impose des obligations à l'expéditeur et, en vertu de l'alinéa *a* du paragraphe 2, impose une responsabilité à l'expéditeur vis-à-vis de l'exploitant. Dans certains cas, l'exploitant n'a aucun lien contractuel avec l'expéditeur et en est très éloigné dans la chaîne de transport. Cette approche a été adoptée pour la rédaction du présent projet d'article suite aux des demandes formulées par le Groupe de travail auxquelles renvoie l'observation 1 ci-dessus. Si le Groupe de travail le souhaite, une autre approche pourrait être adoptée selon laquelle les dispositions relatives aux marchandises dangereuses et éventuellement aux marchandises périssables pourraient être libellées, par exemple, de manière à exclure la responsabilité de l'exploitant pour la perte ou l'endommagement des marchandises si celles-ci n'étaient pas correctement marquées, étiquetées ou emballées et s'il n'était pas informé de leur caractère dangereux ou périssable. Même dans une telle approche, toutefois, la substance des alinéas *a* et *b* du paragraphe 2 pourrait néanmoins être conservée dans le texte. Dans l'hypothèse

où les règles uniformes traiteraient aussi de la responsabilité de l'expéditeur, on pourrait alors se demander si la référence figurant dans le titre des règles aux seuls exploitants de terminaux de transport est bien appropriée.

3. *Paragraphe 1* (voir A/CN.9/260, par. 73). Il existe des règles de droit internationales et nationales ainsi que d'autres textes et réglementations (par exemple la réglementation édictée par des autorités portuaires ou un exploitant de terminal) régissant l'emballage, le marquage et l'étiquetage des marchandises dangereuses ou présentant un risque ainsi que la documentation s'y rapportant. Aussi peut-il être souhaitable d'exiger que cet emballage, ce marquage et cet étiquetage soient conformes à ces lois et réglementations.

4. Aucune disposition relative aux marchandises périssables n'a été incluse dans le texte. Des suggestions ont été faites à la huitième session du Groupe de travail concernant des dispositions relatives au droit de l'exploitant de refuser les marchandises périssables présentées par son client (voir A/CN.9/260, par. 74) et concernant une exception à l'obligation faite à l'exploitant de remettre de telles marchandises dans l'état dans lequel il les a reçues (voir A/CN.9/260, par. 75). Toutefois, les projets d'articles existants n'obligent pas l'exploitant à accepter les marchandises qui lui sont présentées par son client, ni à remettre les marchandises car, d'une manière générale, le projet ne traite pas de la responsabilité contractuelle des parties. Aussi des dispositions telles que celles mentionnées ci-dessus risquent-elles d'être superflues. Par ailleurs, comme cela est indiqué dans l'observation 2 sur ce projet d'article, il serait possible d'exclure la responsabilité de l'exploitant pour perte ou endommagement des marchandises périssables, ainsi que pour les marchandises dangereuses, si elles n'ont pas été correctement marquées, étiquetées ou emballées.

Article 10

SURETÉS PORTANT SUR LES MARCHANDISES

1) L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances liés à la conservation et aux opérations effectuées par lui en ce qui concerne les marchandises pendant la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Loi n'interdit à l'exploitant et à son client d'étendre par convention le droit de rétention de l'exploitant, ni ne compromet la validité ou l'effet de toute sûreté par ailleurs prévue par le droit du présent Etat.

2) L'exploitant ne peut pas retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle du présent Etat.

[3] Pour pouvoir obtenir la somme nécessaire à la satisfaction de sa créance, l'exploitant peut vendre les marchandises retenues par lui conformément aux

dispositions du présent article dans la mesure autorisée par la loi applicable et conformément à cette loi.]

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/260, par. 63 à 67).

2. Les paragraphes 1 et 3 sont inspirés de l'article 5 du projet d'UNIDROIT.

3. *Paragraphe 1* (voir A/CN.9/260, par. 63 et 65). Ce paragraphe a deux effets. Premièrement, il autorise les parties à étendre le droit de rétention par convention de manière à créer un droit de gage général (c'est-à-dire autoriser l'exploitant à retenir des marchandises en gage des sommes qui lui sont dues par le client et qui ne sont pas liées aux marchandises retenues). La possibilité d'étendre le droit de rétention ne dépend pas expressément de la possibilité de le faire dans le cadre du droit national car il est peu vraisemblable qu'une règle du droit national interdise aux parties de convenir d'étendre le droit de rétention de l'exploitant. Deuxièmement, ce paragraphe préserve la validité et l'effet de toute autre sûreté prévue par le droit national (par exemple, une sûreté réelle non possessoire sur les marchandises créée par convention des parties, sous réserve qu'une telle convention soit autorisée par la loi).

4. *Paragraphe 2* (voir A/CN.9/260, par. 64).

5. *Paragraphe 3* (voir A/CN.9/260, par. 65 et 67). Ce paragraphe autorise l'exploitant à vendre les marchandises sous réserve que ce droit soit prévu dans la législation applicable. Le droit de vente doit s'exercer conformément à cette législation. On notera, toutefois, que de nombreux systèmes juridiques ne comportent pas de dispositions générales relatives à la vente de biens retenus en gage; souvent, un droit de vente séparé est prévu et réglementé dans des contextes particuliers. Dans la plupart des cas, le droit de vente n'existe pas déjà en ce qui concerne les exploitants qui font l'objet des règles uniformes. Le Groupe de travail voudra peut-être étudier la question de savoir si un droit de vente devrait être créé par les règles uniformes sans qu'il soit lié à un droit de vente existant déjà dans le droit national.

6. Ce projet d'article ne contient aucune disposition concernant le règlement d'éventuels conflits entre le droit de rétention exercé par l'exploitant et les sûretés qu'aurait un tiers sur les marchandises (voir A/CN.9/260, par. 66). En l'absence d'une telle disposition, ces conflits seraient régis par des règles de droit autres que les règles uniformes. En outre, les conflits entre les sûretés accordées à l'exploitant et les droits du destinataire en vertu d'un contrat de transport ou d'un document de transport régi par une convention internationale de transport pourraient être réglés par une disposition du type de celle figurant dans le projet d'article 15.

7. En cas de marchandises unitarisées, il convient de noter que les sûretés prévues dans cet article couvriraient,

en vertu de la définition des "marchandises" figurant dans le paragraphe 3 du projet d'article premier, non seulement les marchandises elles-mêmes mais aussi le conteneur ou équipement similaire dans lequel les marchandises sont groupées. Ces équipements appartiennent rarement à la personne propriétaire des marchandises (par exemple, ils sont souvent la propriété de transporteurs, de sociétés de location de conteneurs ou de transitaires) et l'exercice par l'exploitant de sa sûreté sur ces équipements pourrait entrer en conflit avec les droits de leur propriétaire. Si le Groupe de travail souhaite exclure ces équipements des sûretés prévues dans ce projet d'article, on pourrait ajouter une disposition telle que : "Les sûretés prévues dans le présent article ne s'appliquent à un conteneur, à une remorque, à un châssis squelette, à une barge, à une palette ou à tout équipement ou emballage similaire que si l'exploitant s'est obligé vis-à-vis du propriétaire dudit équipement ou emballage à sa conservation". En vertu d'une telle disposition, les sûretés s'appliqueraient, par exemple, à un conteneur entreposé par un exploitant pour le compte de son propriétaire.

Article 11

AVIS DE PERTE OU DE DOMMAGE [OU DE RETARD]

1) A moins qu'un avis de perte partielle ou de dommage, indiquant la nature générale de la perte ou du dommage, ne soit donné à l'exploitant au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à les recevoir, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par l'exploitant ou, si aucun document n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

[2] Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également si l'exploitant n'est pas avisé de la perte totale des marchandises au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises peuvent être considérées comme perdues en application de l'article 5 de la présente Loi.]

[3] Lorsque la perte partielle ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également si aucun avis n'est donné dans un délai de .. consécutifs après le jour où les marchandises [ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison] [ont atteint leur destination finale] [, mais en aucun cas plus de .. jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison]]. [Toutefois, si le demandeur n'a pas eu la possibilité de déceler la perte ou le dommage dans ledit délai, les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également si aucun avis n'est donné dans un délai de .. jours consécutifs après que le demandeur a eu l'occasion de déceler la perte ou le dommage, mais en aucun cas plus de .. jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises par l'exploitant.]]

4) Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été

remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté pendant cet examen ou cette inspection.

5) En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

[6] Aucune réparation ne sera exigible pour le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises à moins que l'exploitant n'ait été avisé dans les 60 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.]

7) a) L'avis qui doit être donné en application du présent article peut être donné sous toute forme constatant les indications qui y figurent;

b) Aux fins du présent article, l'avis donné à une personne agissant au nom de l'exploitant est réputé avoir été donné à l'exploitant.

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/260, par. 81 à 89). L'expression "perte partielle" utilisée aux paragraphes 1 et 3 s'entend d'un déficit dans un colis de marchandises remis à la personne habilitée à en prendre livraison. Il serait souhaitable que la personne recevant les marchandises soit tenue d'aviser l'exploitant de la perte partielle peu de temps après avoir reçu l'expédition, même si en vertu du projet d'article 5.5, les marchandises ne pourraient être considérées comme perdues que 60 jours après qu'une demande de remise des marchandises a été effectuée. Une telle notification permettrait à l'exploitant de commencer à rechercher immédiatement celles des marchandises qui ont été perdues.

2. *Paragraphe 2.* Ce paragraphe exige que soit notifiée la perte totale des marchandises. Il a été mis entre crochets en raison d'un avis exprimé au sein du Groupe de travail selon lequel la notification de la perte totale ne devrait pas être exigée (voir A/CN.9/260, par. 81). A ce propos, le Groupe de travail souhaitera peut-être tenir compte du fait que dans le projet d'article 5.5, les marchandises peuvent être considérées comme perdues 60 jours après qu'une demande de remise des marchandises a été faite. A la suite d'une telle demande, l'exploitant saurait si il est ou non en mesure de remettre tout ou partie des marchandises et un avis de perte totale serait donc inutile.

3. *Paragraphe 3.* On notera que la perte ou l'endommagement de marchandises retirées par un transporteur risque de ne pas être apparent pour le transporteur et risque de n'être connu de lui que lorsqu'une action est engagée contre lui pour perte ou dommage. Le Groupe de travail souhaitera peut-être tenir compte de cet élément lorsqu'il décidera des délais et choisira entre les diverses approches que traduit la présence de crochets dans ce paragraphe.

4. *Paragraphe 7.* L'alinéa *a* autorise l'exploitant à effectuer une notification par des moyens traditionnels (par exemple, par écrit) ainsi que par tout autre moyen (par exemple, par communication d'ordinateur à ordinateur) dès lors qu'un enregistrement des indications figurant dans la notification est effectué (voir l'observation 9 relative au projet d'article 4). L'alinéa *b* pourrait figurer dans le texte de sorte que l'avis de perte, de dommage ou de retard puisse être donné à un mandataire de l'exploitant (par exemple, lorsque l'exploitant est un transitaire ou un transporteur).

Article 12

PRESCRIPTION DES ACTIONS

1) Toute action intentée en vertu de la présente Loi est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans. [Toutefois, une action dans laquelle la perte ou l'endommagement des marchandises [ou le retard dans la remise des marchandises] résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage [ou ce retard], soit témérement et en sachant que cette perte ou ce dommage [ou ce retard] en résulterait probablement, est prescrite si ladite procédure n'a pas été introduite dans un délai de .. ans.]

2) Le délai de prescription court à partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie des marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou, en cas de perte totale des marchandises, [le dernier jour où les marchandises auraient dû être remises] [le 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 de la présente Loi].

3) Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4) L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5) Un transporteur [ou une autre personne] peut intenter une action récursoire contre l'exploitant même après expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents si elle l'est dans un délai de [90] jours après que le transporteur [ou cette personne] a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée contre lui [ou elle] [ou a réglé la réclamation sur laquelle se fondait ladite action].

Observations

1. *Article dans son ensemble* (voir A/CN.9/260, par. 57 à 62).

2. *Paragraphe 1* (voir A/CN.9/260, par. 57). La dernière phrase, entre crochets, reflète une opinion

mentionnée au paragraphe 57 du document A/CN.9/260. Toutefois, le Groupe de travail voudra peut-être tenir compte du fait, que dans certaines juridictions, une telle disposition peut être appliquée de manière à permettre au demandeur de prolonger le délai de prescription de base de deux ans en alléguant simplement un acte commis intentionnellement ou témérement. Dans d'autres juridictions, un délai de prescription plus long peut être appliqué lorsqu'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte intentionnel ou téméraire. Cependant, une telle preuve devra être administrée au cours de la procédure à propos de laquelle sera soulevée la question de savoir quel délai de prescription sera appliqué. Les parties devraient alors participer à une procédure qui pourrait s'achever sur la conclusion que ladite procédure était elle-même prescrite puisque l'acte intentionnel ou téméraire n'a pas été prouvé.

3. *Paragraphe 5* (voir A/CN.9/260, par. 59).

Article 13

CLAUSES CONTRACTUELLES

1) Sauf disposition contraire de la présente Loi, toute stipulation figurant dans un contrat de conservation de marchandises conclu par un exploitant, ou tout autre document faisant preuve dudit contrat, est nulle et non avenue pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Loi. La nullité d'une telle stipulation ne compromet pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.

[2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'exploitant et son client peuvent convenir que les dispositions de la présente Loi concernant la responsabilité pour la perte ou l'endommagement des marchandises et les actions s'y rapportant ne s'appliquent pas ou s'appliquent avec des modifications, en ce qui concerne la perte ou l'endommagement de marchandises sous la responsabilité de l'exploitant en application de l'article 3 de la présente Loi, se produisant dans le cadre des opérations de traitement effectuées par l'exploitant qui, de par leur nature, modifient l'état ou la quantité des marchandises.]

3) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et obligations qui lui incombent en vertu de la présente Loi.

Observations

1. Voir A/CN.9/260, par. 90 et 91.

2. *Paragraphe 1.* Le membre de phrase "Sauf disposition contraire . . ." engloberait, par exemple, les accords visés aux paragraphes 3 et 5 *b* et *d* de la variante 3 du projet d'article 2.

3. *Paragraphe 2.* Ce paragraphe pourrait être inclus si le Groupe de travail souhaite que les parties puissent décider d'un commun accord que la réparation pour la

perte ou l'endommagement des marchandises se produisant dans le cadre du traitement des marchandises sous la responsabilité de l'exploitant sera régie par un régime juridique autre que les règles uniformes. L'une des raisons qui justifie une telle approche est que de telles opérations ne sont pas, dans les faits, liées au transport des marchandises mais relèvent plutôt de la production (voir A/CN.9/WG.II/WP.55, par. 23).

Article 14

INTERPRÉTATION DE LA LOI

Pour l'interprétation et l'application des dispositions de la présente Loi, il sera tenu compte de son caractère international et de l'utilité de promouvoir une uniformité internationale dans le traitement des questions qui y sont visées.

Observations

Voir A/CN.9/260, par. 94.

Article 15

CONVENTIONS INTERNATIONALES
DE TRANSPORT

La présente Loi ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans le présent Etat [, ou de toute loi du présent Etat relative au transport international de marchandises].

Observations

Voir A/CN.9/260, par. 93.