



Assemblée générale

Distr.: Limitée
7 mai 2002

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Trente-cinquième session
New York, 17-28 juin 2002

Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa neuvième session (New York, 17-28 juin 2002)

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction	1-20	4
I. Délibérations et décisions	21	7
II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le droit des transports	22-190	7
A. Considérations préliminaires	22-25	7
B. Débat général	26-70	8
1. Champ d'application	26-34	8
a) Application possible du projet d'instrument au transport de porte à porte	26-32	8
b) Caractère international du transport	33-34	10
2. Communications électroniques (projets de chapitres 2, 8 et 12)	35-38	11
3. Responsabilité (projets de chapitres 4, 5 et 6)	39-47	11
a) Responsabilité du transporteur et durée de la responsabilité	39-40	11
b) Contrats mixtes de transport et de transit	41-42	12
c) Obligations du transporteur	43-47	13



	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
4. Droits et obligations des parties au contrat de transport (projets de chapitres 7, 9 et 10)	48-54	14
a) Obligations du chargeur (projets de chapitres 7 et 10)	48-51	14
b) Fret (projet de chapitre 9)	52-54	15
5. Droit de contrôle (projet de chapitre 11)	55-56	16
6. Transfert de droits contractuels (projet de chapitre 12)	57	16
7. Exercice devant les tribunaux de droits découlant du contrat de transport (projets de chapitres 13 et 14) et compétence	58-61	17
a) Droit d'action et délai pour agir (projets de chapitres 13 et 14)	58-60	17
b) Compétence	61	17
8. Liberté contractuelle (projet de chapitre 17)	62-70	17
C. Examen des projets de chapitres	71-190	19
1. Projet de chapitre premier (Définitions)	71-110	19
a) Remarque générale	72	21
b) Définition du terme "transporteur" (projet d'article 1.1)	73-74	21
c) Définition du terme "destinataire" (projet d'article 1.2)	75-76	22
d) Définition du terme "expéditeur" (projet d'article 1.3)	77-80	22
e) Définition du terme "conteneur" (projet d'article 1.4)	81-82	23
f) Définition du terme "contrat de transport" (projet d'article 1.5)	83-85	23
g) Définition du terme "données du contrat" (projet d'article 1.6)	86	24
h) Définition du terme "partie contrôlante" (projet d'article 1.7)	87	24
i) Définition des termes "communication électronique" (projet d'article 1.8) et "enregistrement électronique" (projet d'article 1.9)	88	25
j) Définition du terme "fret" (projet d'article 1.10)	89	25
k) Définition du terme "marchandises" (projet d'article 1.11)	90	25
l) Définition du terme "porteur" (projet d'article 1.12)	91	25
m) Définition des termes "enregistrement électronique négociable" (projet d'article 1.13) et "enregistrement électronique non négociable" (projet d'article 1.15)	92	26
n) Définition du terme "document de transport négociable" (projet d'article 1.14)	93	26
o) Définition du terme "document de transport non négociable" (projet d'article 1.16)	94	26
p) Définition du terme "partie exécutante" (projet d'article 1.17)	95-104	26
q) Définition du terme "droit de contrôle" (projet d'article 1.18)	105	27
r) Définition du terme "chargeur" (projet d'article 1.19)	106-107	27
s) Définition du terme "document de transport" (projet d'article 1.20)	108-110	27
2. Projet de chapitre 5 (Obligations du transporteur)	111-143	28
a) Article 5.1	113-116	29
b) Article 5.2.1	117-119	29
c) Article 5.2.2	120-127	30
d) Article 5.3	128-130	31

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
e) Article 5.4	131-136	32
f) Article 5.5	137-143	33
3. Projet de chapitre 7 (Obligations du chargeur)	144-170	34
a) Article 7.1	145-148	35
b) Article 7.2	149-152	36
c) Article 7.3	153	37
d) Article 7.4	154	37
e) Article 7.5	155-158	37
f) Article 7.6	159-163	38
g) Article 7.7	164	39
h) Article 7.8	165-170	39
4. Projet de chapitre 9 (Fret)	171-190	40
a) Article 9.1	172-177	41
b) Article 9.2	178-183	42
c) Article 9.3	184-190	43

Introduction

1. À sa vingt-neuvième session, en 1996¹, la Commission a étudié une proposition tendant à inscrire à son programme de travail un examen des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer s'il était nécessaire d'établir des règles uniformes lorsqu'il n'en existait pas et d'uniformiser davantage les textes législatifs².

2. À cette session, la Commission a été informée que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur diverses questions. Ces lacunes constituaient un obstacle à la libre circulation des marchandises et augmentaient le coût des opérations. L'utilisation de plus en plus répandue des moyens électroniques de communication pour le transport de marchandises aggravait les conséquences du caractère fragmentaire et disparate de ces lois et rendait nécessaire l'élaboration de dispositions uniformes pour régler les questions propres à l'utilisation des nouvelles technologies³.

3. Toujours à cette session, la Commission a également décidé que le secrétariat devrait recueillir des informations, idées et opinions sur les problèmes qui se posaient dans la pratique et sur les solutions envisageables afin de pouvoir lui présenter un rapport par la suite. Il a été convenu que ces renseignements devraient être recueillis auprès d'un grand nombre de sources, à savoir, outre les gouvernements, les organisations internationales représentant les secteurs commerciaux intervenant dans le transport de marchandises par mer, comme le Comité maritime international (CMI), la Chambre de commerce internationale (CCI), l'Union internationale d'assurances transports, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des ports⁴.

4. À sa trente et unième session, en 1998, la Commission a entendu une déclaration, faite au nom du CMI, dans laquelle celui-ci se félicitait de l'invitation à coopérer avec le secrétariat pour obtenir les vues des secteurs intervenant dans le transport international de marchandises et analyser ces informations.

5. À la trente-deuxième session de la Commission, en 1999, il a été déclaré, au nom du CMI, qu'un groupe de travail de ce dernier avait été chargé d'étudier un large éventail de questions relatives au droit international des transports en vue de recenser les domaines dans lesquels une unification ou une harmonisation était requise par les secteurs concernés⁵.

6. À cette session, on a également indiqué que le groupe de travail du CMI avait envoyé un questionnaire à toutes les organisations membres du CMI couvrant un grand nombre de systèmes juridiques. L'intention du CMI était, une fois reçues les réponses au questionnaire, de créer un sous-comité international chargé d'analyser les informations recueillies et de définir une base de travail en vue d'harmoniser les législations dans le domaine du transport international de marchandises. La Commission a reçu l'assurance que le CMI l'aiderait à établir un instrument d'harmonisation universellement acceptable⁶.

7. À sa trente-troisième session, en 2000, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général sur les travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports (A/CN.9/476), qui présentait l'état d'avancement des travaux réalisés par le CMI en coopération avec le secrétariat. Elle a également entendu un rapport oral fait au nom du CMI. Le groupe de travail du CMI avait entrepris, en coopération avec le secrétariat, une enquête sur la base d'un questionnaire couvrant différents systèmes juridiques adressé aux organisations membres du CMI. Il a aussi été noté que, parallèlement, plusieurs tables rondes avaient été organisées en vue d'examiner les principaux aspects des travaux futurs avec des organisations internationales représentant divers secteurs. Ces réunions avaient permis à ceux-ci de

¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, Supplément n° 17 (A/51/17).*

² *Ibid.*, par. 210.

³ *Ibid.*, par. 211.

⁴ *Ibid.*, par. 215.

⁵ *Ibid.*, *cinquante-quatrième session, Supplément n°17 (A/54/17)*, par. 413.

⁶ *Ibid.*, par. 415.

témoigner de leur soutien et de leur intérêt continus pour le projet.

8. Dans le cadre de la trente-troisième session de la Commission, en 2000, un colloque sur le droit des transports, organisé conjointement par le secrétariat et le CMI, s'est tenu à New York le 6 juillet 2000. Ce colloque avait pour but de recueillir des idées et des avis d'experts sur des problèmes se posant dans le transport international de marchandises, en particulier le transport de marchandises par mer, de recenser les questions relatives au droit des transports sur lesquelles la Commission souhaiterait peut-être se pencher dans le cadre de travaux futurs et, dans la mesure du possible, de proposer des solutions envisageables.

9. Lors de ce colloque, une majorité d'intervenants ont reconnu que les lois nationales et les conventions internationales en vigueur comportaient d'importantes lacunes sur des questions telles que le fonctionnement des connaissements et des lettres de transport maritime, la relation entre ces documents de transport et les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur des marchandises ainsi que la situation juridique des bailleurs de fonds d'une partie à un contrat de transport. De l'avis général, face aux changements apportés par le développement du transport multimodal et l'utilisation du commerce électronique, il était nécessaire de réformer le droit des transports de manière à réglementer tous les contrats de transport, qu'ils s'appliquent à un ou plusieurs modes de transport et qu'ils soient conclus sous forme électronique ou par écrit. Les aspects qu'il convenait d'examiner dans tout processus de réforme étaient notamment les suivants: définition plus précise du rôle, des responsabilités, des obligations et des droits de toutes les parties concernées et définition plus claire du moment auquel la livraison était présumée avoir lieu; élaboration de règles pour les cas où l'on ignorait à quel stade du transport des marchandises avaient été perdues ou endommagées; établissement des conditions ou du régime de responsabilité devant s'appliquer et détermination des limites financières de la responsabilité; et insertion de dispositions visant à prévenir l'utilisation frauduleuse des connaissements.

10. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire

général (A/CN.9/497) qui avait été établi à sa demande⁷.

11. Ce rapport présentait un résumé des remarques et des suggestions issues des travaux du sous-comité international du CMI. Les solutions législatives envisageables n'y étaient pas présentées en détail parce que le sous-comité était en train de les examiner. Le rapport avait pour objet de permettre à la Commission d'évaluer l'objectif et la portée de ces solutions et de déterminer comment elle entendait procéder. Il y était indiqué que les questions devant être traitées dans le futur instrument étaient notamment les suivantes: champ d'application de l'instrument; durée de la responsabilité du transporteur, obligations et responsabilité du transporteur; obligations du chargeur, documents de transport, fret, livraison au destinataire, droit de contrôle dont disposent les parties ayant un intérêt dans la cargaison pendant le transport, transfert des droits sur des marchandises, détermination de la partie ayant le droit d'intenter une action contre le transporteur et prescription des actions contre ce dernier.

12. Il était dit dans le rapport que les consultations menées par le secrétariat conformément au mandat que lui avait confié la Commission en 1996 montraient que des travaux pourraient utilement être entrepris en vue d'élaborer un instrument international, pouvant éventuellement revêtir la forme d'un traité international, qui moderniserait le droit des transports, tiendrait compte des progrès techniques les plus récents, comme le commerce électronique, et supprimerait les écueils juridiques mis en évidence par la Commission dans le domaine du transport international de marchandises par mer. L'examen d'éventuelles solutions législatives par le CMI progressait rapidement et un texte préliminaire comprenant des projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif, assortis de variantes et de commentaires, devait en principe être élaboré d'ici à décembre 2001.

13. Après délibération, la Commission a décidé de créer un groupe de travail (baptisé "Groupe de travail sur le droit des transports") chargé d'examiner le projet. Le secrétariat établirait, à l'intention de ce groupe de travail, un document de travail préliminaire

⁷ Ibid., cinquante-sixième session, Supplément n°17 (A/56/17), par. 319 à 345.

dans lequel seraient présentés, assortis de variantes et de commentaires, les projets de dispositions possibles pour un futur instrument législatif que le CMI était en train d'élaborer.

14. En ce qui concerne la portée des travaux, la Commission a décidé, après discussion, que les questions de responsabilité devraient être traitées dans ce document. Elle a également décidé que, dans un premier temps, le Groupe de travail examinerait les opérations de transport de port à port; cependant, celui-ci avait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et possible d'examiner aussi les opérations de transport de porte à porte ou certains aspects de ces opérations et, en fonction des résultats de ces études, recommander à la Commission d'élargir le cas échéant son mandat. Il a été déclaré que les solutions adoptées dans la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991) devraient aussi être dûment prises en compte. Il a également été convenu que les travaux seraient menés en coopération étroite avec les organisations intergouvernementales intéressées prenant part à des travaux dans le domaine du droit des transports (telles que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres commissions régionales de l'ONU et l'Organisation des États américains (OEA)), ainsi que des organisations internationales non gouvernementales.

15. Le Groupe de travail III sur le droit des transports, qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa neuvième session à New York du 15 au 26 avril 2002. Y ont assisté des représentants des États membres suivants: Allemagne, Autriche, Brésil, Burkina Faso, Canada, Chine, Colombie, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Honduras, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Kenya, Lituanie, Mexique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Suède et Thaïlande.

16. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Angola, Australie, Bélarus, Chili, Chypre, Côte d'Ivoire, Danemark, Équateur, Finlande, Jordanie, Pays-Bas, Pérou, Philippines, République de Corée, Sénégal, Suisse, Tunisie et Venezuela.

17. Ont aussi assisté à la session des observateurs des organisations internationales ci-après:

a) **Système des Nations Unies:** Commission économique pour l'Europe (CEE) et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED);

b) **Organisations intergouvernementales:** Communauté andine;

c) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par la Commission:** Association mondiale des anciens stagiaires et boursiers de l'Organisation des Nations Unies, Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international (CMI), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Instituto iberoamericano de derecho marítimo, International Group of P & I Clubs, International Multimodal Transport Association (IMTA), Transportation Intermediaries Association, Union internationale d'assurances transports, Union internationale des avocats (UIA).

18. Le Groupe de travail a élu le Bureau ci-après:

Président: M. Rafael Illescas (Espagne)

Rapporteur: M. Walter De Sá Leitão (Brésil)

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

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.20);

b) Projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer: Note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21);

c) Projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer: Note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1).

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

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour.
3. Élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises par mer.
4. Questions diverses.
5. Adoption du rapport.

I. Délibérations et décisions

21. Le Groupe de travail a entrepris un examen préliminaire des dispositions du projet d'instrument figurant en annexe à la note du secrétariat A/CN.9/WG.III/WP.21. Ce faisant, il a pris en considération les commentaires présentés de la CEE et de la CNUCED, reproduits en annexe à la note du secrétariat A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1. Il a indiqué à la Commission qu'il avait retenu provisoirement, comme l'hypothèse de travail, que le projet d'instrument porterait sur les opérations de transport de porte à porte. La Commission a été invitée à examiner cette hypothèse. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pas terminé son examen du projet d'instrument, qu'il s'est proposé d'achever à sa dixième session prévue à Vienne du 16 au 20 septembre 2002, sous réserve de l'approbation de la Commission. Le secrétariat a été prié d'élaborer une version révisée des dispositions du projet d'instrument en se fondant sur les délibérations et décisions du Groupe de travail, dont il est rendu compte dans la section III ci-dessous.

II. Élaboration d'un projet d'instrument sur le droit des transports

A. Considérations préliminaires

22. Le Groupe de travail a entamé ses délibérations sur la question de l'élaboration d'un projet d'instrument sur le droit des transports (ci-après dénommé le "projet d'instrument"). Il y a eu accord général sur le fait que l'objectif était de mettre fin à la multiplicité des régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises par mer ainsi que d'adapter le droit du transport maritime afin qu'il réponde mieux aux besoins et aux réalités du transport maritime international. Le Groupe de travail a accueilli avec reconnaissance les travaux déjà entrepris par le Comité maritime international (CMI) pour élaborer le projet d'instrument et le commentaire s'y rapportant. Selon une opinion exprimée, le projet d'instrument devrait prendre en considération les conventions internationales actuellement en vigueur qui régissent différents modes de transport et s'efforcer de concilier les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs.

23. Le Groupe de travail a décidé de commencer ses travaux par un vaste échange de vues sur les principes généraux du projet d'instrument, plutôt que de procéder d'abord à une analyse article par article de celui-ci. Pour contribuer à assurer la cohérence du débat général, il a été convenu que sept thèmes seraient examinés, en faisant référence dans chaque cas aux dispositions pertinentes du projet d'instrument. Ces thèmes étaient les suivants: champ d'application (projet d'article 3); communication électronique (projets d'articles 2, 8 et 12); responsabilité du transporteur (projets d'articles 4, 5 et 6); droits et obligations des parties au contrat de transport (projets d'articles 7, 9 et 10); droit de contrôle (projet d'article 11); transfert de droits contractuels (projet d'article 12); et exercice devant les tribunaux des droits découlant du contrat (projets d'articles 13 et 14). Sur la suggestion d'une délégation, le Groupe de travail est convenu d'ajouter, en vue de son examen dans le cadre de l'analyse thématique du projet d'instrument, un thème supplémentaire concernant la liberté contractuelle (actuellement traitée dans le projet d'article 17).

24. Il a d'abord été estimé d'une manière générale que tout nouvel instrument devrait être élaboré en gardant présentes à l'esprit les interactions possibles entre le nouveau régime et les autres conventions juridiques relatives aux transports qui pourraient être applicables. Il a été également convenu que lors de l'élaboration de tout nouvel instrument régissant certains aspects du transport maritime, la nécessité d'assurer la sécurité devrait être une considération primordiale. Il a été dit que l'on faciliterait considérablement l'élaboration du projet d'instrument si l'on établissait un tableau comparant les dispositions de ce projet avec celles d'autres textes relatifs au droit maritime comme la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (également appelée "Règles de Hambourg" dans le présent rapport), la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Bruxelles, 1924, également appelée "Règles de La Haye" dans le présent rapport), le Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Bruxelles, 1968, également appelé "Règles de La Haye-Visby" dans le présent rapport), ainsi que d'autres conventions choisies parmi les instruments internationaux en vigueur dans le

domaine des transports routiers, ferroviaires et aériens, par exemple la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Genève, 1956, également appelée “CMR” dans le présent rapport), la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Berne, 1980, également appelée “COTIF” dans le présent rapport) et la Convention pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Varsovie, 1929, également appelée “Convention de Varsovie” dans le présent rapport) et la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (Budapest, 2000, également appelée “CMNI” dans le présent rapport). Le Groupe de travail a adopté cette suggestion.

25. Le Groupe de travail a noté avec intérêt que la CNUCED étudiait actuellement la possibilité d’élaborer une nouvelle convention sur le transport multimodal et notamment la question de l’opportunité, de l’acceptabilité et de l’applicabilité d’une telle convention.

B. Débat général

1. Champ d’application

a) Application possible du projet d’instrument au transport de porte à porte

26. Le Groupe de travail a examiné très attentivement la question de savoir si la durée de la responsabilité du transporteur telle que déterminée par le projet d’instrument devrait être limitée aux opérations de transport de port à port ou si, lorsque le contrat de transport prévoit également une étape terrestre intervenant avant et/ou après le transport maritime, le projet d’instrument devrait s’appliquer également à l’ensemble du contrat (notion de transport de porte à porte). Il a d’abord été dit que, comme un nombre croissant de contrats de transport par mer, en particulier dans le cas du transport régulier de marchandises conteneurisées, comprenaient également une étape terrestre avant et après l’étape maritime, il était souhaitable de définir dans le projet d’instrument la relation entre le projet d’instrument et les conventions régissant le transport intérieur applicables dans certains pays. Le projet d’article 4.2.1 (Transport précédant ou suivant un transport par mer), qui apparaît entre crochets dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21, indique la démarche qu’il est

suggéré de suivre. Ce projet d’article prévoit un système de réseau, mais qui est réduit au minimum. Le projet d’instrument ne serait supplanté que lorsqu’une convention obligatoire applicable au transport intérieur s’applique à l’étape intérieure d’une opération de transport par mer et qu’il est évident que la perte ou le dommage en question est intervenu uniquement au cours du transport intérieur. Cela signifie que lorsque le dommage est intervenu pendant plus d’une étape d’une opération de transport de porte à porte ou lorsque l’on ne peut pas déterminer où la perte ou le dommage s’est produit, le projet d’instrument s’appliquerait pendant toute la durée du transport de porte à porte.

27. Il a été suggéré de limiter le champ d’application du projet d’instrument aux opérations de transport de port à port, notamment parce que l’extension du projet de régime maritime aux opérations de transport de porte à porte exigerait que les représentants des autres modes de transport soient consultés, ce qui n’avait pas été fait lors des travaux préparatoires qui avaient abouti à l’élaboration du document A/CN.9/WG.III/WP.21. Toutefois, il a été répondu qu’en dépit du fait que ces organisations seraient consultées et que les méthodes de travail de la Commission et du Groupe de travail offraient de nombreuses possibilités de le faire, la formule “de porte à porte” envisagée tenait compte des intérêts légitimes des transporteurs terrestres étant donné que les régimes obligatoires de responsabilité institués par les traités seraient préservés par le projet d’instrument.

28. Un autre argument qui a été avancé contre l’inclusion des opérations de transport de porte à porte a été que les efforts antérieurs visant à élaborer une convention sur le transport multimodal, à savoir la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève, 1980) n’avaient pas été fructueux et que le fait d’inclure le transport multimodal dans le projet d’instrument pourrait compromettre l’acceptabilité de celui-ci. Il a également été déclaré que les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal offraient une solution contractuelle qui fonctionnait dans la pratique et qui réduisait la nécessité d’un régime légal. En outre, la CNUCED était en train d’étudier la faisabilité d’un régime multimodal international et il serait souhaitable d’attendre les résultats de cette étude avant de prendre une décision dans le contexte du projet d’instrument.

Toutefois, il a été répondu que la formule “de porte à porte” proposée ne visait pas à créer un régime multimodal complet mais plutôt un régime maritime qui tienne compte du fait que, dans la réalité, le transport maritime de marchandises était souvent précédé ou suivi par un transport terrestre. Le projet d’instrument tenait compte de cette réalité et visait seulement à résoudre les conflits avec les traités obligatoires relatifs au transport terrestre. Il a également été dit qu’un projet d’instrument dont le champ d’application serait limité à l’étape maritime pourrait être considéré comme une contribution insuffisante à l’harmonisation du droit des transports et que la notion de transport de porte à porte envisagée augmenterait l’intérêt du projet.

29. Il a aussi été déclaré que le fait d’étendre le régime des transports maritimes aux étapes terrestres précédant ou suivant l’étape maritime pourrait soulever des problèmes juridiques si certaines questions étaient régies par ce régime alors que d’autres l’étaient par le régime des transports terrestres (dans la mesure où celui-ci était obligatoire) et qu’il serait difficile de concilier et d’interpréter de tels régimes juridiques. En outre, le transport terrestre de marchandises serait régi par des règles différentes selon qu’il serait inclus ou non dans une opération de transport de porte à porte comportant une étape maritime. Il a été répondu qu’un système réduit au minimum tel que celui décrit dans le projet d’article 4.2.1 était viable et répondait aux attentes des parties et que ce projet d’article constituait un bon point de départ pour entamer des discussions au cours desquelles les solutions pourraient être encore améliorées afin d’éviter les difficultés d’interprétation. Par ailleurs, en vertu des dispositions régissant d’autres modes de transport, notamment celles de la Convention de Varsovie, les parties étaient libres d’organiser sur une base contractuelle le transport terrestre précédant ou suivant le transport aérien dans la mesure permise par le régime obligatoire applicable au transport terrestre, et que cela fonctionnait de façon satisfaisante dans la pratique.

30. Un appui considérable a été exprimé en faveur de l’opinion selon laquelle le régime légal applicable aux opérations maritimes d’exportation et d’importation ne devrait pas traiter à part l’étape maritime sans prendre en considération le contexte plus large des opérations de transport de porte à porte. Le projet d’instrument devrait tenir compte de la réalité et en particulier du fait que le transport régulier de marchandises

conteneurisées s’effectue généralement dans le cadre d’opérations de transport de porte à porte et que, compte tenu des progrès technologiques, et notamment du commerce électronique et de l’amélioration des moyens logistiques, la fréquence de ces opérations augmentera certainement à l’avenir. Les transporteurs non exploitants de navires (NVOG) offrent de plus en plus souvent des services de transport de porte à porte et des documents de transport de porte à porte sont émis; il serait artificiel de limiter le champ d’application du projet d’instrument à l’étape maritime (port à port) du transport des conteneurs, car ceux-ci ne sont pas vérifiés au début et à la fin de l’étape maritime mais en un point convenu dans les locaux du client. Il a été tenu compte de cette réalité dans la définition du “contrat de transport” dans le projet d’article premier, où il est précisé que ce terme désigne un contrat en vertu duquel les marchandises doivent être transportées “entièrement ou partiellement” par mer. La façon dont il était proposé de traiter les opérations de transport de porte à porte était fondée sur l’idée qu’il fallait résoudre les conflits entre les traités et empêcher que le projet d’instrument se substitue aux dispositions obligatoires de conventions telles que la CMR et la COTIF. Bien qu’il faille l’examiner en détail et l’affiner, l’approche actuellement indiquée dans le projet d’article 4.2.1 a été largement soutenue car elle répond aux attentes des milieux commerciaux. Il a été ajouté que la notion de “partie exécutante” (projet d’article 1.17), qui n’avait pas encore été examinée par le Groupe de travail, aurait pour effet, par exemple, de rendre un transporteur routier assurant le transport effectif des marchandises responsable vis-à-vis du propriétaire des marchandises en tant que partie exécutante et que le projet d’instrument devra permettre de résoudre un éventuel conflit entre le régime qu’il aura mis en place et le régime obligatoire régissant le transport routier.

31. Il a été signalé que le transport terrestre pouvait être soumis non pas à un régime obligatoire mis en place par un traité international mais à un régime national non unifié (soit parce que l’État en question n’est pas partie au traité, soit parce que le transport terrestre n’a pas un caractère international et ne remplit pas les conditions requises pour que le traité s’applique). Bien que l’actuel alinéa b) du projet d’article 4.2.1 prévoie que le projet d’instrument ne sera supplanté que par les dispositions obligatoires d’une convention internationale, il a été dit qu’il

pourrait être utile d'examiner la relation entre le projet d'instrument et les dispositions juridiques nationales non unifiées concernant le transport intérieur (question qui est évoquée dans la dernière phrase du paragraphe 50 du document A/CN.9/WG.III/WP.21).

32. Lors de l'examen de cette question, le Groupe de travail a tenu compte du mandat qui lui avait été donné par la Commission (A/56/17, par. 345) et en particulier du fait que la Commission avait décidé que, dans un premier temps, le Groupe examinerait les opérations de transport de port à port, mais qu'il aurait toute latitude pour étudier s'il serait souhaitable et réaliste d'examiner également les opérations de transport de porte à porte, ou certains aspects de ces opérations et, en fonction des résultats de son examen, recommander à la Commission d'étendre, si nécessaire, son mandat. Ayant ces considérations présentes à l'esprit, le Groupe de travail a estimé qu'il serait souhaitable d'examiner également la question des opérations de transport de porte à porte dans le cadre de ses délibérations et d'élaborer, pour les besoins de ces opérations, un régime permettant de résoudre les éventuels conflits entre le projet d'instrument et les dispositions obligatoires des traités régissant le transport terrestre dans les cas où le transport par mer est complété par une ou plusieurs étapes terrestres. Par conséquent, il a demandé à la Commission d'approuver la démarche qu'il suggérait. Il a estimé qu'il serait utile qu'il poursuive ses délibérations concernant le projet d'instrument en partant de l'hypothèse de travail provisoire que celles-ci porteraient sur les opérations de transport de porte à porte.

b) Caractère international du transport

33. Le Groupe de travail a examiné les conséquences qui découlaient de la façon dont le caractère international était traité dans le projet d'article 3. En particulier, on s'est interrogé sur le point de savoir si les dispositions définissant le champ d'application du projet d'instrument devraient aboutir à des solutions différentes en ce qui concerne l'applicabilité de celui-ci selon que les étapes du transport précédant ou suivant l'étape maritime comprenaient ou non un élément leur conférant un caractère international. On a estimé d'une manière générale que le projet d'instrument devrait s'appliquer dès lors que le contrat de transport dans son ensemble comprend un élément ayant un caractère international, même si certaines étapes du transport sont purement intérieures. À titre

d'exemple, il a été dit que le projet d'instrument devrait s'appliquer à une opération de transport entre Madrid et Philadelphie au cours de laquelle les marchandises étaient transportées par route de Madrid à Cadix, par mer de Cadix à New York et par route de New York à Philadelphie. De même, le projet d'instrument devrait s'appliquer à une opération de transport entre Berlin et Buffalo au cours de laquelle les marchandises étaient transportées de Berlin à Rotterdam par chemin de fer, puis de Rotterdam à Montréal par mer et enfin de Montréal à Buffalo par route. Au cours de cette discussion, il a été souligné que, lors de l'élaboration du projet d'instrument, il fallait être particulièrement attentif à la nécessité d'apporter une solution claire pour régler les conflits possibles entre les différents régimes juridiques (qu'ils soient d'origine internationale ou nationale) susceptibles de régir les différentes étapes du transport selon le mode de transport utilisé. Par exemple, dans le cas de l'opération de transport susmentionnée entre Berlin et Buffalo, on a exprimé d'une manière générale une préférence pour la solution la plus simple et ayant la portée la plus étendue: appliquer le projet d'instrument à l'ensemble de l'opération de transport, sans tenir compte du fait que celle-ci comprend des étapes intérieures. Il a toutefois été noté qu'une telle solution simple s'écarterait de la solution plus complexe et plus restrictive qui a été adoptée lors d'une révision récente de la COTIF en vertu de laquelle les étapes annexes du transport ferroviaire ne seraient régies par la COTIF que si elles étaient purement intérieures.

34. En ce qui concerne les divers facteurs énumérés aux alinéas a) à e) du projet d'article 3.1 pour déterminer le caractère international du transport, on s'est, d'une manière générale, déclaré favorable à l'adoption du champ d'application le plus large possible pour le projet d'instrument. S'agissant de la rédaction, il a été souligné que, compte tenu du fait que le Groupe de travail avait exprimé sa préférence pour l'approche de porte à porte comme hypothèse de travail, il convenait d'utiliser les termes "lieu de réception" et "lieu de livraison" plutôt que les termes "port de chargement" et "port de déchargement". À cet égard, il a été noté que le port de chargement et le port de déchargement ainsi que tout autre port intermédiaire ne seraient pas nécessairement connus du chargeur. En ce qui concerne le fond de cette disposition, on s'est interrogé sur le point de savoir si le lieu de conclusion

du contrat mentionné à l'alinéa d) devrait être considéré comme pertinent pour déterminer si le projet d'instrument était applicable. Il a été largement estimé que, dans le contexte des transports modernes, le lieu de conclusion du contrat était le plus souvent sans importance pour l'exécution du contrat de transport et que, s'agissant du commerce électronique, ce lieu pourrait même être difficile, voire impossible, à déterminer.

2. Communications électroniques (projets de chapitres 2, 8 et 12)

35. Les principes sur la base desquels les communications électroniques étaient traitées dans les projets de chapitres 2, 8 et 12 ont été très favorablement accueillis. L'attention du Groupe de travail a été appelée sur la nécessité de revoir le projet d'instrument afin de l'harmoniser avec le texte de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique, tant sur le fond que sur le plan terminologique.

36. Le Groupe de travail a généralement approuvé l'établissement d'une équivalence fonctionnelle entre les documents de transport existants, comme les connaissements négociables ou non négociables, et les systèmes de communication électronique mis en place pour se substituer à ces documents dans un environnement dématérialisé. Il a toutefois été souligné que l'un des objectifs du projet d'instrument était d'énoncer des règles autonomes sur la base desquelles la valeur juridique des communications électroniques utilisées en lieu et place des documents papier serait directement reconnue sans que l'on se réfère nécessairement aux concepts traditionnels de documents de transport papier. À cet égard, on pouvait considérer que le projet d'instrument ne se contentait pas de reconnaître l'équivalence fonctionnelle entre les documents papier et pendants électroniques. De ce fait, le projet devrait en outre avoir l'avantage de remédier aux difficultés pouvant découler des différences existant actuellement entre les systèmes juridiques dans l'interprétation d'une notion telle que celle de "connaissance", qui pouvait désigner à la fois des documents négociables et des documents non négociables.

37. En ce qui concerne la teneur des règles énoncées dans le projet de chapitre 2, plusieurs propositions ont été faites, dont une visant à établir un mécanisme pour identifier suffisamment clairement l'émetteur du ou

des enregistrements électroniques qui seraient utilisés à la place d'un connaissement et une autre tendant à ce que le projet d'instrument exige que les enregistrements électroniques soient conservés de manière à préserver l'intégrité de leur contenu. Plus généralement, il a été proposé que le projet d'instrument traite des moyens permettant de reproduire le caractère transférable des connaissements négociables dans un environnement électronique. Il a été dit qu'une simple référence à l'insertion de "dispositions suffisantes" dans les conventions devant être conclues entre les parties serait insuffisante pour régler la question de la négociabilité, qu'il fallait peut-être également envisager dans des situations concrètes où aucune convention préalable concernant les communications électroniques n'avait été conclue par les parties. À cet égard, le projet d'instrument devrait – selon un avis – exiger que lorsqu'elles conviennent d'utiliser des communications électroniques, les parties le fassent de manière expresse. Selon une autre proposition encore, le projet d'instrument devrait prévoir des règles visant à résoudre les conflits éventuels entre la version papier et la version électronique des documents de transport émis pour le même contrat de transport, en particulier lorsque les originaux d'un connaissement papier n'étaient pas tous remis avant l'émission d'une version électronique.

38. Le Groupe de travail a pris note de ces différentes propositions en vue d'une reprise ultérieure des discussions concernant les communications électroniques sur la base des dispositions des projets de chapitres 2, 8 et 12.

3. Responsabilité (projets de chapitres 4, 5 et 6)

a) Responsabilité du transporteur et durée de la responsabilité

39. Conformément à sa décision de limiter son débat à un examen thématique global, le Groupe de travail a entrepris une analyse préliminaire des approches d'ensemble adoptées dans les projets de chapitres 4, 5 et 6. Il a été convenu d'une manière générale que les dispositions de ces chapitres, telles que rédigées, étaient une composante essentielle du projet d'instrument et constituaient une base sur laquelle devait s'appuyer tout examen du régime applicable aux obligations et responsabilités du transporteur. Il a été souligné que ces dispositions visaient à préserver un certain nombre d'éléments importants qui figuraient

dans les conventions internationales et les législations nationales en vigueur. De l'avis général également, les projets de chapitres 4, 5 et 6 devraient être lus conjointement, notamment parce que la portée des obligations et de la responsabilité du transporteur (qui sont traitées dans les projets de chapitres 5 et 6 respectivement) dépendait du moment où débutait et où finissait la période de responsabilité du transporteur conformément au projet de chapitre 4. Selon une opinion exprimée, les projets de chapitres 4, 5 et 6 avaient tendance à alléger la responsabilité du transporteur par rapport aux articles 4 et 5 des Règles de Hambourg et il a donc été suggéré que, au moins aux fins de l'utilisation de l'instrument dans les pays qui avaient ratifié les Règles de Hambourg, il faudrait peut-être revoir les projets de chapitres 4, 5 et 6 du projet d'instrument afin de les aligner sur les articles 4 et 5 des Règles de Hambourg.

40. S'agissant de la règle posée dans le projet d'article 4.1.1, on a fait observer qu'elle semblait reposer sur le principe selon lequel la responsabilité du transporteur était associée à la notion de garde des marchandises par ce dernier (garde qui commençait au moment de la réception des marchandises et prenait fin à leur livraison). Nombre de participants étaient d'avis qu'en tout état de cause, la notion de "garde" prédominait dans les instruments internationaux relatifs à d'autres modes de transport et qu'il devait en être de même dans le projet d'instrument. À ce sujet, des réserves ont été exprimées quant à l'approche adoptée dans les projets d'articles 4.1.2 et 4.1.3, selon lesquels le moment précis de la réception et de la livraison des marchandises pouvait être convenu par contrat entre les parties ou déterminé par référence aux coutumes ou aux usages. On a estimé qu'une telle souplesse contractuelle était en contradiction avec des conventions modernes relatives aux transports telles que la COTIF et la CMNI, introduisait un élément d'insécurité dans le régime obligatoire de responsabilité prévu par le projet d'instrument et pouvait même donner la possibilité de manipuler les dates de commencement et de fin de la responsabilité. Il a été soutenu qu'une telle souplesse contractuelle risquait de ne pas permettre que le projet d'instrument soit applicable au transport de porte à porte. Toutefois, l'idée selon laquelle le soin de déterminer la date et le lieu de livraison des marchandises devrait être laissé au transporteur et au chargeur (qui étaient tous deux des partenaires commerciaux capables d'évaluer les risques

et les conséquences de leur convention sur ce point) a été appuyée. Cette liberté contractuelle était nécessaire pour tenir compte du fait que le commencement et la fin de la garde des marchandises dépendaient de circonstances telles que les pratiques suivies dans les différents ports, les caractéristiques du navire et des marchandises, le matériel de chargement et des éléments similaires. On ne voyait aucun inconvénient à ce que les parties soient libres de convenir du moment où devait commencer et finir la garde des marchandises, à condition que la durée de la garde effective assurée par le transporteur coïncide avec celle de sa responsabilité pour les marchandises. Il a également été relevé qu'à l'article 4-1 et 2 des Règles de Hambourg (aux termes duquel la responsabilité commençait lorsque les marchandises étaient prises en charge au port de chargement et finissait au moment de leur livraison au port de déchargement), il était sous-entendu que le transporteur et le chargeur disposaient d'une certaine latitude pour déterminer si la prise en charge et la livraison avaient lieu, par exemple, sous le palan du navire ou à un autre endroit du port. On a fait observer qu'il convenait d'analyser les règles relatives à la responsabilité en ce qui concerne aussi bien l'option de port à port que l'option de porte à porte. À propos du projet d'article 4.2.1, certaines délégations n'ont pu marquer leur accord sur l'extension du régime maritime au transport précédant et suivant un transport par mer telle qu'elle est proposée dans le projet de chapitre. Il a été indiqué qu'il existait d'autres options concernant les éléments d'un système de réseau. Le régime applicable aux dommages survenant en un lieu non déterminé devrait être analysé eu égard aux régimes applicables au transport terrestre.

b) Contrats mixtes de transport et de transit

41. Des avis ont été exprimés quant à la possibilité qu'auraient le transporteur et le chargeur de convenir expressément que, après avoir rempli ses obligations contractuelles, le transporteur, agissant en tant qu'agent, ferait assurer un transport de liaison (possibilité qui était explicitement mentionnée dans le projet d'article 4.3). Certains ont fait part de leurs inquiétudes à propos de cette possibilité, estimant qu'elle permettait de sous-traiter une partie du transport ultérieur et d'exclure toute responsabilité pour ce transport en stipulant que le transporteur le faisait assurer en qualité d'agent. Si ces inquiétudes ont été jugées compréhensibles (en particulier lorsque des

clauses contractuelles standard imprimées étaient utilisées pour écourter la durée de la responsabilité sans qu'il soit tenu compte des circonstances concrètes dans lesquelles la responsabilité du transporteur devait prendre fin et le transporteur jouait le rôle d'agent), on a toutefois estimé qu'il n'était pas raisonnable d'essayer d'empêcher par des dispositions légales les parties de décider que l'une ferait office d'agent pour l'autre, s'il s'agissait d'une décision commune prise en connaissance de cause.

42. On a cependant fait observer que d'autres conventions relatives au transport ne donnaient pas au transporteur la possibilité de faire office d'agent (ou de quasi-transitaire) pour le compte du propriétaire des marchandises et qu'il devrait en être de même pour le projet d'instrument. Il a été répondu que, même si cette possibilité n'était pas envisagée dans les textes, il n'était pas exclu que les parties puissent l'accepter et qu'afin de protéger les intérêts de ces dernières, il était utile de préciser cette pratique et d'énoncer des conditions destinées à prévenir les abus.

c) Obligations du transporteur

43. En ce qui concerne le projet d'article 5.4, un large soutien a été exprimé en faveur de l'idée d'obliger le transporteur à exercer une diligence raisonnable pendant toute la durée du voyage en conservant les mots "et pendant" ainsi que "et maintenir", qui figurent actuellement entre crochets. À l'appui de cette idée, certains ont souligné que, grâce au perfectionnement des systèmes de communication et de localisation qui permettaient à un transporteur de suivre de près les déplacements d'un navire, une obligation continue de diligence raisonnable était tout à fait adaptée aux pratiques commerciales modernes. Toutefois, on a estimé que le degré de diligence dépendrait ou devrait dépendre du contexte de sorte que, par exemple, l'obligation du transporteur ne serait pas la même selon que le navire se trouvait en mer ou dans le port. Il a en outre été déclaré que la disposition énonçant cette obligation de diligence raisonnable devrait être libellée de manière à pouvoir tenir compte de normes évolutives, telles que le Code international pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM, 1993), ainsi que d'autres normes évolutives internationales pouvant être élaborées, en particulier par l'Organisation maritime internationale. Malgré un large soutien en faveur d'une telle obligation continue, on a exprimé la crainte que le

fait d'obliger les transporteurs à exercer une diligence raisonnable pendant toute la durée du voyage ne leur impose une charge plus lourde dont ils pourraient répercuter les coûts sur le fret. Il a été dit également que si l'on acceptait finalement d'inclure le transport de porte à porte dans le champ d'application du projet d'instrument, le maintien du projet d'article 5.2.2 devrait être reconsidéré. Il a été rappelé que cette disposition visait à tenir compte des clauses BAB (bord à bord) et FIOS (franco chargement et déchargement, cargaison arrimée). On s'est dit favorable à l'insertion de ce projet d'article parce que celui-ci remédiait à l'insécurité juridique actuelle sur le point de savoir si, en vertu d'une clause BAB ou FIOS, le transporteur devenait responsable seulement une fois la cargaison chargée ou arrimée. En outre, il a été dit que, comme dans certains systèmes juridiques l'adoption des clauses BAB et FIOS avait pour effet que le régime harmonisé obligatoire régissant la responsabilité du transporteur n'était pas applicable, la prise en compte des clauses BAB et FIOS dans le projet d'instrument avait l'avantage d'établir de façon indubitable le principe que le transporteur avait une obligation de diligence raisonnable même lorsque les parties avaient convenu d'une telle clause. On a exprimé la crainte que le projet d'article 5.2.2, en autorisant la sous-traitance, ne compromette le principe d'uniformité.

44. En ce qui concerne le projet d'article 6.1.1 relatif à la responsabilité du transporteur, l'opinion selon laquelle cette responsabilité ne devrait pas être de plein droit mais découler d'une faute commise par celui-ci a été très favorablement accueillie. S'agissant des cas d'exonération de responsabilité prévus à l'article 6.1.2, on a noté que les erreurs dans la navigation ou l'administration du navire (alinéa a)) ou l'incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (alinéa b)) constituaient clairement des motifs d'exonération fondés sur une disposition déterminative. La modernisation étant un objectif central du projet d'instrument, on a fait valoir que l'exonération fondée sur des erreurs dans la navigation ou l'administration du navire était dépassée, compte tenu en particulier du fait que d'autres conventions relatives à d'autres modes de transport ne prévoyaient pas une telle exonération. Toutefois, il a été dit à l'encontre de la proposition du supprimer le projet d'article 6.1.2 que le transport maritime posait des problèmes particuliers et que la suppression de ce motif d'exonération pourrait avoir un impact

économique sur les parties. On a argué, en faveur de son maintien, que le transport maritime ne pouvait pas être comparé au transport routier, ferroviaire ou aérien, en dépit des progrès techniques réalisés dans la sécurité des navires et leur surveillance en mer. Par ailleurs, un certain appui a été exprimé en faveur du maintien de l'exonération en cas d'incendie, éventuellement sous une forme s'inspirant davantage de l'approche adoptée dans les Règles de La Haye-Visby, à savoir que cette exonération ne vaudrait qu'en cas d'incendie à bord du navire, sauf si cet incendie était causé par le fait ou la faute du transporteur. On a toutefois fait observer que les circonstances dans lesquelles un incendie devrait être considéré comme un motif d'exonération de la responsabilité du transporteur, à savoir lorsqu'il résultait d'un acte du chargeur ou d'un vice propre de la marchandise, étaient suffisamment traitées dans le projet d'article 6.1.3 iii) et vi).

45. En ce qui concerne les différents cas d'exonération énumérés dans le projet d'article 6.1.3, le Groupe de travail a noté que cette disposition s'inspirait des Règles de La Haye. Il n'y a pas eu de consensus sur l'opportunité de considérer les exceptions comme des exonérations de responsabilité ou seulement comme des présomptions. Il n'y a pas non plus eu de consensus concernant les éléments de la liste. Des doutes ont été émis, en particulier quant à l'acceptabilité des nouvelles exceptions prévues aux alinéas ix) et x), qu'il faudrait peut-être examiner plus en détail en fonction des décisions qui seraient prises concernant la possibilité de déterminer par contrat le début et la fin de la période de responsabilité du transporteur. Il a été convenu que le projet de disposition devrait être examiné minutieusement à un stade ultérieur.

46. Pour ce qui est du projet d'article 6.1.4, une certaine préférence a été exprimée pour la seconde variante, dont on a dit qu'elle reflétait davantage une conception équilibrée des obligations du transporteur et du chargeur.

47. Le Groupe de travail a décidé qu'il reprendrait à une session ultérieure le débat général sur les questions de responsabilité en se fondant sur les projets de chapitres 4, 5 et 6, après des consultations plus approfondies.

4. Droits et obligations des parties au contrat de transport (projets de chapitres 7, 9 et 10)

a) Obligations du chargeur (projets de chapitres 7 et 10)

48. Le Groupe de travail a entamé l'examen des projets de chapitres 7 et 10 traitant respectivement des obligations du chargeur et de la livraison au destinataire. On a fait observer que le chargeur avait pour obligation première de payer le fret, ses obligations secondaires étant de confier les marchandises à la garde du transporteur et de les lui remettre dans un état tel qu'elles puissent résister au transport prévu. Le Groupe de travail a reconnu que ces obligations étaient prises en compte dans de nombreuses lois nationales ainsi que dans les pratiques commerciales. On a en outre fait remarquer que le chargeur était tenu d'informer le transporteur de la nature de la cargaison et, en particulier, de sa dangerosité.

49. On a souligné que les projets de chapitres 7 et 10, qui avaient été élaborés en vue d'assurer une répartition équilibrée des droits et obligations entre chargeur et transporteur, constituaient une amélioration par rapport aux Règles de La Haye-Visby et avaient un champ d'application plus large que les Règles de Hambourg. On a relevé que le projet d'article 7.5 imposait au chargeur une responsabilité de plein droit s'il ne permettait pas au transporteur de transporter les marchandises en toute sécurité. De l'avis général, le projet de chapitre 7 constituait une base pour les débats futurs. On a proposé que l'obligation du chargeur de remettre des marchandises prêtes pour le transport ne soit pas soumise entièrement à la volonté des parties, comme le prévoyait le projet d'article 7.1, compte tenu en particulier de l'obligation faite au transporteur, dans le projet d'article 7.2, de fournir certaines informations. Il a été dit qu'une telle obligation concernait directement la sécurité et la sûreté du navire et ne devait donc pas être entièrement laissée à l'autonomie des parties. On a suggéré que, dans certains cas – par exemple lorsque les marchandises transportées pouvaient être dangereuses pour l'environnement ou présenter un risque pour des tiers, – le transporteur ou le capitaine soit autorisé à fournir des informations sur les marchandises à des organes compétents, comme les autorités portuaires. On s'est demandé si le projet d'article 7.2, relatif à une obligation du transporteur, était bien à sa place dans le

chapitre 7, étant donné que ce dernier avait trait aux obligations du chargeur.

50. Selon un avis, l'équilibre entre les obligations imposées au chargeur, telles qu'actuellement libellées, et celles qui incombaient au transporteur n'était peut-être pas parfait. Par exemple, le projet d'article 7.6 ne permettait au chargeur de se décharger de sa responsabilité que s'il pouvait prouver que le préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises résultait d'événements qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences. En revanche, la disposition correspondante relative à la responsabilité du transporteur, qui figurait dans le projet d'article 6.1.1, permettait à ce dernier de se décharger de sa responsabilité s'il pouvait prouver qu'il n'y avait pas eu faute de sa part. Il a été convenu que, si la répartition des obligations entre chargeur et transporteur devait être bien équilibrée, cet équilibre devrait être évalué d'une manière globale et non article par article ou obligation par obligation. À cet égard, il a été relevé que le transporteur bénéficiait de moyens de défense et de limites dont le chargeur ne pouvait se prévaloir.

51. Le Groupe de travail a estimé dans l'ensemble que les projets de chapitres 7 et 10 constituaient une base solide pour un examen plus approfondi des obligations du chargeur et revêtaient une importance particulière du point de vue de la sécurité des navires. On a relevé toutefois que le texte ne faisait pas de distinction entre les marchandises ordinaires et les marchandises dangereuses, contrairement à certains régimes existant en matière de sûreté et de sécurité. À cet égard, on a estimé que, même si le texte à l'étude avait un objectif différent, le Groupe de travail devrait également examiner les conventions relatives à la protection des marchandises, telles que la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS). On a fait observer que, dans le cadre du projet de chapitre 7, il était inutile d'établir une telle distinction, car une cargaison susceptible d'être considérée généralement comme inoffensive pouvait, dans des cas concrets, endommager d'autres marchandises.

b) Fret (projet de chapitre 9)

52. On a indiqué que le projet de chapitre 9, s'inspirant des pratiques internationales, traitait de diverses questions, comme celle de savoir quand le fret devrait être payé, les exceptions à l'obligation de paiement et le droit de rétention des marchandises par le transporteur jusqu'au règlement du fret. On s'est demandé ce que recouvraient les "autres frais accessoires au transport des marchandises", qui étaient mentionnés sans toutefois être définis dans le projet d'article 9.3 a). Selon une opinion, une telle mention pouvait obliger à préciser dans le projet d'article 9.4 a) que, lorsque le document de transport comportait l'indication "fret payé d'avance", aucun paiement de fret ni aucuns autres frais n'étaient exigibles. Le Groupe de travail a généralement approuvé la structure du projet de chapitre 9 ainsi que les principes sur lesquels reposait ce dernier. Le débat a porté principalement sur la question de savoir si et dans quelle mesure les parties devraient être autorisées à déroger par convention aux dispositions de ce chapitre, ainsi que sur l'étendue du droit de rétention.

53. En ce qui concerne le caractère impératif ou supplétif des dispositions du projet de chapitre 9, on a estimé que, compte tenu de leur impact éventuel sur des tiers, certaines de ces dispositions ne devraient pas être susceptibles de dérogation conventionnelle. Il a été dit, par exemple, que le projet d'article 9.2 b) était de nature déclarative et ne pouvait faire l'objet d'une convention contraire. Selon une opinion contraire, le projet de chapitre 9 serait plus utile s'il énonçait une série de règles supplétives applicables uniquement en l'absence de disposition expresse dans le contrat de transport. Il a été indiqué que même le projet d'article 9.2 b) risquait d'entraîner des résultats injustifiés si aucune exception ne pouvait être envisagée dans un aucun cas. On a donc proposé que l'intégralité du chapitre 9 s'applique sous réserve d'une convention contraire. À l'issue du débat, il a été estimé d'une manière générale que, lorsqu'il examinerait séparément les dispositions du projet de chapitre 9 à une session ultérieure, le Groupe de travail devrait déterminer, pour chacune de ces dispositions, si celle-ci devrait fonctionner comme une règle supplétive ou non.

54. En ce qui concerne le droit de rétention, on s'est demandé si le projet d'article 9.5 limitait l'exercice de ce droit aux cas où l'obligation de payer le fret résultait d'une obligation correspondante prévue dans la loi

nationale applicable. Il a été proposé que la portée de ce droit soit précisée ou élargie pour éviter une éventuelle limitation de ce type. Il a été répondu que l'intention n'était pas de subordonner l'application des projets d'articles 9.4 b) et 9.5 a) à une notion de responsabilité; le droit de rétention était censé naître directement du non-paiement du fret par le destinataire, si celui-ci avait été averti que ledit fret était exigible. Il a toutefois été largement estimé qu'il fallait peut-être examiner plus en détail les projets de dispositions, en particulier le passage indiquant que le destinataire "peut être tenu de payer le fret".

5. Droit de contrôle (projet de chapitre 11)

55. Le projet de chapitre concernant le droit de contrôle a été généralement considéré comme un ajout positif aux instruments traditionnels régissant le transport maritime. Le Groupe de travail n'a pas entrepris d'examen détaillé des dispositions de ce chapitre mais s'est dit convaincu que celui-ci constituerait une base solide pour la poursuite des débats à une session ultérieure.

56. Parmi les observations préliminaires concernant le texte du projet de chapitre 11, on s'est dit préoccupé par sa complexité excessive, en particulier s'il devait s'appliquer au transport de porte à porte. On a exprimé l'espoir d'une manière générale que le chapitre pourrait être clarifié et simplifié tant sur le fond que sur la forme à un stade ultérieur tout en soulignant que l'élaboration de règles fondamentales sur le droit de contrôle était indispensable, en particulier pour le développement des communications électroniques. On a suggéré que l'établissement de telles règles devrait être compatible avec le "droit de disposer de la marchandise" ou avec le droit de modifier le contrat, régis par d'autres conventions relatives au transport, telles que la CMR. Des préoccupations ont été exprimées au sujet de la possibilité offerte de modifier un contrat, par exemple en vue de changer le lieu de livraison. Selon un avis, cette disposition imposait au transporteur une charge plus lourde que ce n'était le cas en vertu des régimes actuels et le droit en question devrait être limité au porteur d'un document de transport dans le cas d'un document de transport négociable. Il a été déclaré qu'en ce qui concerne un document de transport non négociable, ce droit devrait se limiter à modifier le nom du destinataire, comme le prévoyaient les Règles uniformes pour les lettres de transport maritime. S'agissant de l'effet des

dispositions du chapitre, on s'est interrogé sur la signification des mots "la partie contrôlante indemnise le transporteur" figurant dans le projet d'article 11.3 b). On a signalé que la notion d'indemnisation laissait penser à tort que la partie contrôlante pouvait encourir une responsabilité. Cette notion devrait être remplacée par celle de "rémunération", qui cadre mieux avec l'exercice légitime par la partie contrôlante de son droit de contrôle. Une autre question a été posée en ce qui concerne les conséquences que pourrait avoir le non respect par le transporteur des nouvelles instructions reçues de la partie contrôlante. Il a été dit que, lors des discussions ultérieures, le Groupe de travail devrait se prononcer sur le point de savoir si ces conséquences devraient être régies par le projet d'instrument ou par la loi nationale applicable.

6. Transfert de droits contractuels (projet de chapitre 12)

57. Le Groupe de travail, qui a estimé qu'une disposition concernant le transfert de droits était utile dans le projet d'instrument, a pris connaissance d'un certain nombre d'observations à ce sujet. On a estimé que les projets d'article 12.1.1 iii) et 12.2.1 et 2 étaient difficiles à interpréter et devaient être clarifiés; il a été dit que les mots "de la loi nationale applicable au contrat de transport" dans le projet d'article 12.3 étaient inutiles et pouvaient être supprimés ou bien qu'ils soulevaient des questions de conflit de lois auxquelles aucune réponse n'était apportée. Par ailleurs, un certain appui a été exprimé en faveur du projet d'article 12.2.2; cependant, il a également été dit que cette disposition risquait de donner la possibilité aux transporteurs, se fondant sur des clauses standard incluses dans le contrat de transport, d'étendre les obligations du chargeur au porteur du document de transport. Il a été dit que les deux dernières phrases du projet d'article 12.3 risquaient d'interférer avec les dispositions nationales relatives à la forme des transferts de droits contractuels et que l'on pourrait envisager de les supprimer.

7. Exercice devant les tribunaux de droits découlant du contrat de transport (projets de chapitres 13 et 14) et compétence

a) Droit d'action et délai pour agir (projets de chapitres 13 et 14)

58. Il a été suggéré de prévoir des dispositions concernant non seulement les droits d'action contre le transporteur (projet d'article 13.1) mais aussi les droits d'action de celui-ci (par exemple contre le chargeur lorsque celui-ci ne s'est pas acquitté d'une de ses obligations). Il a été noté que le concept de subrogation variait d'une législation nationale à l'autre, ce qui introduisait un élément d'insécurité dans cette disposition.

59. Il a été dit que le projet d'article 13.1 n'indiquait pas de façon suffisamment claire quelles étaient les parties qui avaient le droit d'intenter une action. On a posé la question de savoir si une partie qui n'avait pas subi de préjudice devrait avoir la possibilité d'intenter une action (comme il est indiqué dans le projet d'article 13.2); toutefois, certains ont dit qu'il serait utile de préciser dans le projet d'instrument que le porteur d'un document de transport négociable était habilité à intenter une action, que ce soit pour son propre compte ou au nom de la partie qui a subi le préjudice. Il a été estimé que le projet d'article 13.2 soulevait des questions qu'il fallait clarifier; par exemple, il a été dit que lorsque la partie qui intente une action le fait au nom de la partie qui a subi le préjudice, cette action ne devrait pouvoir être intentée que par une seule des deux parties. Il a également été fait observer que si le détenteur qui n'avait pas subi lui-même de perte ou de dommage intentait une action et perdait son procès, la décision du tribunal s'imposerait également à la partie qui avait subi la perte ou le dommage. Étant donné que la dernière phrase du projet d'article 3.2 touchait à des questions de droit interne qu'il était difficile de clarifier dans le contexte du projet d'article, il a été estimé qu'il serait peut-être préférable de le supprimer.

60. En ce qui concerne le projet de chapitre 14, il a été suggéré d'y faire mention également du transporteur exécutant ("partie exécutante") et du destinataire. Il a été suggéré en outre de spécifier dans le projet d'article 14.4 que la règle des 90 jours devrait s'appliquer à titre supplétif sauf si la législation de l'État où la procédure est engagée prévoyait un délai plus court. Plusieurs participants ont indiqué que le

délai d'un an prévu dans le projet d'article 14.1 était suffisant; la sécurité juridique et la facilité de communication entre les parties ont été avancées comme argument pour dire que ce délai était acceptable; toutefois d'autres se sont également prononcés en faveur d'un délai de deux ans, qui est celui spécifié dans les Règles de Hambourg. Par ailleurs, il a été suggéré de prévoir une période de deux à trois ans en cas de faute intentionnelle. Le Groupe de travail n'a pris aucune décision à ce sujet. En ce qui concerne le projet d'article 14.2, on s'est demandé si une telle disposition serait appropriée dans le cas d'un transport de porte à porte, en particulier lorsque la période de responsabilité avait été limitée contractuellement conformément aux projets d'articles 4.1.2 et 4.1.3.

b) Compétence

61. Il a été noté que le projet d'instrument ne traitait pas des questions de compétence (parce que, comme il est indiqué au paragraphe 24 de l'introduction de la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21), il semblait prématuré d'élaborer une disposition concernant la compétence ou l'arbitrage alors que l'élaboration du projet ne faisait que commencer et que certaines questions de fond n'avaient pas encore été résolues). Bien que l'idée de ne pas faire figurer de disposition relative à la compétence et à l'arbitrage dans le projet d'instrument ait recueilli un certain appui, il a été largement estimé qu'une telle disposition serait utile, voire, de l'avis de certains, indispensable. Rien n'a été convenu en ce qui concerne le fond d'une telle disposition, mais plusieurs suggestions ont été faites au sujet des éléments qui pourraient y figurer, à savoir que l'État où les marchandises sont livrées devrait avoir compétence; que l'arbitrage devrait être traité dans la future disposition; que celle-ci devrait l'emporter sur toute clause attributive de compétence du contrat de transport (sauf si cette clause a été convenue après la survenance de la perte ou du dommage); que les parties pourraient par convention expresse choisir l'État ayant compétence; et que les articles 21 et 22 des Règles de Hambourg devraient servir de modèle pour sa rédaction.

8. Liberté contractuelle (projet de chapitre 17)

62. On a fait observer que la résolution des problèmes mis en évidence dans le commentaire relatif aux projets d'articles 3.3 et 3.4 (à propos de

l'exclusion des chartes-parties, des contrats d'affrètement, des contrats au volume et d'autres conventions similaires) aurait un effet sur l'application pratique du projet de chapitre 17 qui fixait les limites de la liberté contractuelle. Différents points de vue ont été exprimés quant à savoir si les chartes-parties et les conventions similaires devraient être soumises au projet d'instrument. On a exprimé la conviction que l'exclusion des chartes-parties était appropriée car elle était conforme à l'approche traditionnelle. Il a toutefois été noté que le projet d'article 3.3 allait plus loin que cette approche en proposant d'exclure également les contrats d'affrètement et les conventions similaires. On a jugé bon que des parties complexes aient la liberté de convenir des conditions applicables et, en particulier, des dispositions relatives à la responsabilité qui s'appliqueraient entre elles. On a donc estimé que la meilleure solution serait que le projet d'instrument ne s'applique pas, en principe, aux chartes-parties, mais que les parties à ce type de contrat soient libres de convenir de son application entre elles. Une telle convention visant à soumettre une charte-partie au projet d'instrument ne lierait pas les tiers non consentants. Selon un autre point de vue, la disposition excluant les chartes-parties du champ d'application du projet d'instrument devrait être libellée de manière à ne pas faire de distinction entre les transporteurs. Selon une autre opinion encore, cette disposition devrait indiquer clairement que les contrats d'affrètement de créneaux ou d'espaces étaient également exclus. À l'issue d'un débat, il a été généralement convenu que les chartes-parties et les conventions similaires, telles que les contrats d'affrètement de créneaux ou d'espaces, devraient être exclus du champ d'application du projet d'instrument.

63. Le Groupe de travail a examiné s'il était nécessaire ou non de définir expressément le terme "charte-partie". À cet égard, on a fait remarquer qu'une définition était indispensable car l'exclusion prévue dans le projet d'article 3.3.1 faisait référence aux chartes-parties "ou conventions similaires". Il a été dit que, sans une définition du terme "charte-partie", il serait difficile de savoir ce que signifiaient les mots "conventions similaires". On a fait valoir à l'encontre de l'insertion d'une définition du terme "charte-partie" que celui-ci n'avait été défini ni dans les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, ni dans les Règles de Hambourg et que cela n'avait pas posé de grandes difficultés dans la pratique. Toutefois, en raison du

champ d'application plus étendu du projet d'instrument, une définition a été jugée nécessaire. Après un débat, des avis favorables à l'insertion d'une définition du terme "charte-partie" dans un souci de clarté ont été exprimés. À cet égard, il a été noté que les définitions proposées aux paragraphes 39 et 41 du document A/CN.9/WG.III/WP.21 pourraient constituer un bon point de départ.

64. L'article 17.2 a), qui autorisait le transporteur et la partie exécutante à exclure ou à limiter leur responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises lorsque celles-ci étaient des animaux vivants, a été largement appuyé. On a fait valoir, à l'appui de cette disposition, qu'il s'agissait là d'une exception traditionnelle, les animaux vivants étant exclus de la définition du terme "marchandises" tant dans les Règles de La Haye que dans les Règles de La Haye-Visby. On a relevé que le commerce d'animaux vivants ne constituait qu'une activité très restreinte. Toutefois, on s'est dit préoccupé par le fait que le transporteur puisse exclure ou limiter sa responsabilité en cas de perte ou de dommage subi par des animaux vivants. On a estimé qu'une meilleure solution serait d'exclure purement et simplement le transport d'animaux vivants du champ d'application du projet d'instrument plutôt que d'autoriser l'exclusion de la responsabilité. Tenant compte de ces préoccupations, le Groupe de travail est généralement convenu que le transport d'animaux vivants devrait être exclu du champ d'application du projet d'instrument.

65. Après la question de l'exclusion des chartes-parties du champ d'application du projet d'instrument, le Groupe de travail a examiné de façon préliminaire le cas des conventions de transport négociées individuellement, par opposition aux contrats de transport conclus sur la base de clauses standard. Il a été déclaré que le recours à des conventions de transport individualisées (appelées, dans la pratique, contrats au volume ou contrats de service de transport) s'était développé dans différents secteurs qui procédaient à des expéditions internationales de marchandises et parmi des chargeurs de taille différente. Ces contrats résultaient habituellement de négociations méticuleuses portant notamment sur le volume des marchandises à transporter (exprimé en termes absolus ou relatifs), la période au cours de laquelle les marchandises devaient être transportées, diverses clauses concernant les services, les prix, ainsi

que la responsabilité. Les contrats ainsi négociés individuellement avaient des objectifs variés: par exemple, certains portaient principalement sur les questions de responsabilité alors que d'autres ne cherchaient pas à modifier le régime de responsabilité généralement applicable.

66. Il a été suggéré que le Groupe de travail examine ces arrangements contractuels en vue de leur appliquer un régime différent de celui des autres contrats de transport. Ces arrangements présenteraient notamment les particularités suivantes: ils seraient soumis au projet d'instrument, mais les dispositions de celui-ci ne seraient pas obligatoires à leur égard; le projet d'instrument, y compris ses dispositions en matière de responsabilité, seraient pleinement applicables, sauf dans la mesure où les parties en seraient convenues autrement de façon expresse; les dérogations au régime obligatoire devraient être négociées individuellement et ne pourraient pas être énoncées dans des clauses standard; les tiers, y compris le destinataire (le porteur du connaissement ou la personne autrement habilitée à prendre livraison des marchandises), ne seraient liés par de telles clauses négociées individuellement que si et dans la mesure où ils les avaient acceptées expressément (par exemple, en devenant parties au contrat négocié individuellement); leur accord devrait être exprès et ne pourrait pas être exprimé au moyen de clauses standard; lorsqu'un tel contrat négocié individuellement était un "contrat-cadre" en vertu duquel des expéditions individuelles étaient effectuées, ces expéditions seraient soumises aux clauses du contrat-cadre, mais si un document contractuel distinct (tel qu'un connaissement ou une lettre de transport maritime) habilitant un tiers à prendre livraison des marchandises était émis, ce tiers ne serait pas lié par les clauses du contrat-cadre, sauf s'il l'acceptait expressément.

67. Des suggestions ont été faites tendant à ce que les contrats bénéficiant d'un traitement spécial dans le projet d'instrument (qu'il s'agisse de contrats devant être exclus de son champ d'application, comme les chartes-parties, ou de contrats dans lesquels les parties pouvaient convenir expressément de déroger à une ou plusieurs de ses dispositions impératives) soient définis dans le projet d'instrument. La proposition tendant à définir les contrats dans lesquels les parties auraient la possibilité de convenir expressément de déroger à une ou plusieurs des dispositions impératives a été largement soutenue. À cet égard, on a suggéré de

prendre comme base de discussion la définition figurant au paragraphe 42 de la note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.21). Aucune opinion ferme ne s'est dégagée en ce qui concerne l'opportunité de définir les chartes-parties.

68. Dans certains pays, les contrats négociés individuellement (tels que les contrats au volume ou les contrats de service de transport) étaient soumis à des dispositions réglementaires qui, par exemple, exigeaient que ces contrats soient enregistrés auprès d'un organisme de réglementation qui exerçait certaines fonctions de supervision. Ces dispositions réglementaires présentaient certes des caractéristiques qui étaient sans rapport avec la présente discussion, mais on pouvait peut-être s'inspirer de certaines d'entre elles pour trouver une définition appropriée de ces contrats aux fins du projet d'instrument.

69. On a craint que les "contrats négociés individuellement dans le trafic de ligne" ne soient difficiles à définir et n'englobent un large éventail de contrats, ce qui permettrait d'échapper dans de nombreux cas à l'application du projet d'instrument et, partant, pourrait affaiblir le nouveau régime. Il a en outre été souligné qu'une distinction devrait être faite entre ces contrats et chaque expédition effectuée dans le cadre de ces derniers.

70. Le Groupe de travail a pris note de ces vues et de ces propositions et, bien qu'il ne soit parvenu à aucune conclusion, est convenu qu'il serait utile d'examiner à une session ultérieure la question des contrats négociés individuellement, leur description ou leur définition et leur traitement dans le projet d'instrument.

C. Examen des projets de chapitres

1. Projet de chapitre premier (Définitions)

71. Le texte du projet de chapitre premier, tel qu'examiné par le Groupe de travail, était le suivant:

"Aux fins du présent instrument:

1.1 Le terme 'transporteur' désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.

1.2 Le terme 'destinataire' désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport,

d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique.

1.3 Le terme 'expéditeur' désigne une personne qui livre les marchandises à un transporteur à des fins de transport.

1.4 Le terme 'conteneur' s'entend également de tout type de conteneur, réservoir transportable ou caisse interchangeable plate, ou de toute unité de charge similaire utilisée pour réunir des marchandises, et de tout équipement accessoire à cette unité de charge.

1.5 Le terme 'contrat de transport' désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises entièrement ou partiellement par mer d'un lieu à un autre.

1.6 Le terme 'données du contrat' désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des termes, des notes, des signatures et des endossements) qui apparaît dans un document de transport ou un enregistrement électronique.

1.7 Le terme 'partie contrôlante' désigne la personne qui, en vertu de l'article 11.2, est habilitée à exercer le droit de contrôle.

1.8 Le terme 'communication électronique' désigne toute communication par images électroniques, optiques ou numériques ou par des moyens similaires faisant que l'information communiquée est accessible de façon à être utilisable ultérieurement. La communication s'entend de la production, du stockage, de l'envoi et de la réception.

1.9 Le terme 'enregistrement électronique' désigne toute information contenue dans un ou plusieurs messages émis par des moyens de communication électroniques en vertu d'un contrat de transport par un transporteur ou une partie exécutante, qui:

a) atteste la réception, par un transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou

b) atteste ou contient un contrat de transport;

ou les deux.

Il doit s'entendre également des informations jointes ou autrement liées à l'enregistrement électronique au moment de son émission par le transporteur ou une partie exécutante ou ultérieurement.

1.10 Le terme 'fret' désigne la rémunération due à un transporteur pour le transport de marchandises en vertu d'un contrat de transport.

1.11 Le terme 'marchandises' désigne les objets, marchandises et articles de quelque nature que ce soit qu'un transporteur ou une partie exécutante a reçus à des fins de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur non fourni par ou pour le compte d'un transporteur ou d'une partie exécutante.

1.12 Le terme 'porteur' désigne une personne:

a) qui est pour le moment en possession d'un document de transport négociable ou a [l'accès exclusif à un] [le contrôle exclusif d'un] enregistrement électronique négociable; et

b) qui:

i) si le document est un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé;

ii) si le document est un document à ordre endossé en blanc ou un document au porteur, est le porteur dudit document;

iii) si un enregistrement électronique négociable est utilisé, est, conformément à l'article 2.4, à même de démontrer qu'elle a [l'accès exclusif à] [le contrôle exclusif de] cet enregistrement.

1.13 Le terme 'enregistrement électronique négociable' désigne un enregistrement électronique:

i) qui indique, par des mentions telles que 'à ordre' ou 'négociable', ou par d'autres mentions appropriées reconnues comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant l'enregistrement, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur ou à l'ordre du destinataire, et qui

n'est pas explicitement signalé comme étant 'non négociable' ou 'innégociable'; et

ii) est soumis à des règles de procédure telles que celles visées à l'article 2.4, qui contiennent des dispositions suffisantes relatives au transfert de cet enregistrement à un autre porteur et à la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu'il est ce porteur.

1.14 Le terme 'document de transport négociable' désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que 'à ordre' ou 'négociable', ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant le document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui n'est pas explicitement signalé comme étant 'non négociable' ou 'innégociable'.

1.15 Le terme 'enregistrement électronique non négociable' désigne un enregistrement électronique qui ne remplit pas les conditions d'un enregistrement électronique négociable.

1.16 Le terme 'document de transport non négociable' désigne un document de transport qui ne remplit pas les conditions d'un document de transport négociable.

1.17 Le terme 'partie exécutante' désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement [ou ne s'acquitte pas de tout ou partie] de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport prévoyant le transport, la manutention, la garde ou le stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci, indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique. Le terme 'partie exécutante' ne s'entend pas de toute personne qui est engagée par un chargeur ou un destinataire, ou est employée, agent, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire.

1.18 Le terme 'droit de contrôle' a le sens qui lui est donné à l'article 11.1.

1.19 Le terme 'chargeur' désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur.

1.20 Le terme 'document de transport' désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par un transporteur ou une partie exécutante, qui:

a) atteste la réception, par un transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou

b) atteste ou contient un contrat de transport;

ou les deux."

a) Remarque générale

72. On a noté que l'ordre dans lequel apparaissaient les définitions dans le projet de chapitre premier correspondait à l'ordre alphabétique dans la version originale anglaise du document. Il a été généralement convenu que la lisibilité du projet d'instrument serait améliorée si l'on structurait ces définitions d'une manière plus logique, en énumérant d'abord les différentes parties pouvant intervenir dans les relations contractuelles régies par celui-ci, puis les termes techniques employés dans les projets de dispositions. On a fait observer qu'il faudrait accorder une attention particulière aux définitions qui pourraient avoir une influence sur la détermination du champ d'application du projet d'instrument.

b) Définition du terme "transporteur" (projet d'article 1.1)

73. Il a été rappelé que la définition du terme "transporteur" figurant dans le projet d'instrument suivait le même principe que celui qui était énoncé dans les Règles de La Haye-Visby et dans les Règles de Hambourg, à savoir que le transporteur était une personne contractuelle. Un transporteur pouvait avoir conclu le contrat soit pour son propre compte et en son propre nom, soit par l'intermédiaire d'un employé ou d'un agent agissant pour son compte et en son nom. Un transporteur exerçait généralement toutes ses fonctions par l'intermédiaire de telles personnes

(A/CN.9/WG.III/WP.21, annexe, par. 2). On s'est toutefois inquiété de ce que la définition ne faisait pas suffisamment référence aux parties pour le compte desquelles était conclu un contrat de transport. Il a été dit que la situation des transitaires dans le cadre du projet d'instrument n'était pas tout à fait claire, car ces parties étaient sans doute couvertes par la définition du terme "transporteur" (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, par. 11). On a craint par ailleurs que la définition, dans son libellé actuel, n'indique pas suffisamment clairement qu'elle englobait à la fois les "personnes" physiques et les "personnes" morales.

74. S'il a été généralement convenu que le projet de définition constituait une base acceptable pour la suite des discussions, certains ont estimé qu'il faudrait exposer plus en détail, lors de l'élaboration du projet d'instrument, les raisons pour lesquelles une définition relativement simple avait été proposée, alors que les conventions existantes relatives au transport maritime contenaient des définitions plus complexes mais peut-être aussi plus précises.

c) Définition du terme "destinataire" (projet d'article 1.2)

75. Il a été rappelé que la définition du terme "destinataire" s'inspirait de la définition figurant à l'article 1-4 des Règles de Hambourg, à laquelle avait été ajoutée une référence au contrat de transport ou au document de transport en vertu duquel le destinataire était habilité à prendre livraison des marchandises. Il a été expliqué que cet ajout visait à exclure une personne habilitée à prendre livraison des marchandises sur une autre base que le contrat de transport, par exemple le véritable propriétaire de marchandises volées (A/CN.9/WG.III/WP.21, annexe, par. 3). On a posé la question de savoir si le projet de définition devait être interprété comme empêchant le destinataire, tel que défini, de déléguer à une autre personne l'exercice de son droit de prendre livraison. On s'est également interrogé sur les raisons pour lesquelles il était fait expressément mention du contrat de transport, du document de transport et de l'enregistrement électronique. On s'est demandé s'il convenait de mettre le contrat de transport (qui était probablement la seule source d'où découlaient les droits du destinataire) sur le même plan que le document de transport ou son équivalent électronique. On s'est dit favorable à la suppression des mots "d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique". Il a été répondu que

la nécessité de mentionner les différentes sources possibles donnant au destinataire le droit de prendre livraison des marchandises découlait du fait que, dans certaines circonstances ou dans certains systèmes juridiques, le droit attesté par le document de transport pouvait être différent de celui attesté par le contrat de transport initial, bien que le premier soit toujours émis pour l'exécution du second. La crainte a été exprimée dans le courant de la discussion que la référence au document de transport ne soit interprétée, à tort, comme désignant également des documents tels que les récépissés d'entrepôt. Pour éviter tout malentendu quant à l'origine du droit du destinataire de prendre livraison des marchandises, on a proposé de modifier la définition comme suit: "Le terme 'destinataire' désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, qui peut être constaté par un document de transport ou un enregistrement électronique". On a également estimé qu'il faudrait peut-être faire référence à la partie contrôlante dans la définition du terme "destinataire".

76. Le Groupe de travail a pris note de ces questions, préoccupations et suggestions pour la reprise ultérieure du débat.

d) Définition du terme "expéditeur" (projet d'article 1.3)

77. Il a été rappelé que la définition du terme "expéditeur" pouvait inclure le chargeur, la personne visée à l'article 7.7 ou toute autre personne qui, pour leur compte ou à leur demande, livrait effectivement les marchandises au transporteur ou à la partie exécutante (A/CN.9/WG.III/WP.21, annexe, par. 4). Cette définition englobait également la personne qui remettait effectivement les marchandises au transporteur lorsqu'il s'agissait d'une personne autre que le vendeur franco à bord (FAB) ou l'agent qui n'était pas le chargeur mais qui était désigné comme tel dans le document de transport. La personne qui livrait effectivement les marchandises n'avait pas d'obligations au titre du projet d'article 7.7 ou du projet d'article 11.5. Son seul droit était celui d'obtenir, conformément au projet d'article 8.1, un récépissé du transporteur ou de la partie exécutante à qui elle remettait effectivement les marchandises (ibid., par. 118 et 119).

78. L'idée d'insérer dans le projet d'instrument une définition du terme "expéditeur" fondée sur le projet de

disposition à l'examen a été largement appuyée. Une proposition visant à indiquer que l'expéditeur faisait office d'agent du chargeur a suscité des objections au motif que l'expéditeur était certes présumé agir pour le compte du chargeur, mais pas nécessairement en qualité d'agent. Il pouvait également agir conformément aux obligations qui lui incombait, par exemple, au titre du contrat de vente. On s'est dit favorable à ce qu'il soit précisé que l'expéditeur livrait les marchandises "pour le compte" du chargeur.

79. S'agissant de la livraison des marchandises "à un transporteur à des fins de transport", il a été proposé d'apporter une indication supplémentaire pour préciser que l'expéditeur devrait livrer les marchandises au transporteur "substitué" ou "exécutant". Cette proposition a été appuyée, bien que, selon un avis, les mots "un transporteur" tinsent suffisamment compte du fait qu'une partie exécutante pouvait intervenir en plus du transporteur initial.

80. Selon un point de vue, s'il modifiait la définition actuelle du terme "expéditeur", le Groupe de travail pourrait prendre en considération le texte du paragraphe 5 de l'article premier de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980). Le Groupe de travail a pris note de cette opinion.

e) Définition du terme "conteneur" (projet d'article 1.4)

81. Divers points de vue ont été exprimés au sujet de la définition proposée. Selon l'un d'entre eux, celle-ci était trop vaste pour être utilisable. En particulier, l'emploi des mots "s'entend également" en faisait une définition ouverte susceptible d'englober des techniques d'emballage qui ne répondraient pas aux critères qu'étaient généralement censés respecter les conteneurs destinés au transport maritime, en particulier s'ils devaient être transportés en pontée. Il a été suggéré de limiter cette définition aux "conteneurs destinés au transport maritime". Pour ce qui est de la rédaction, on a exprimé l'opinion que les mots "conteneur" s'entend également de tout type de conteneur" figurant au début du projet d'article donnaient à celui-ci un caractère circulaire qui était inacceptable dans une définition formelle. Selon un autre point de vue encore, il était inutile de définir précisément le terme "conteneur" étant donné que les conteneurs ainsi que tout autre type d'emballages

seraient englobés dans la définition du terme "marchandises" dans le projet d'article 1.11.

82. Afin de contribuer à rassurer ceux qu'une définition large du terme "conteneur" inquiétait, il a été souligné que ce projet de disposition n'avait pas été introduit pour donner une définition générale et théorique mais exclusivement aux fins des dispositions du projet d'instrument où la notion de "conteneur" était utilisée, à savoir celles concernant les marchandises en pontée (projet d'article 6.6), celles concernant la responsabilité, où figuraient également des notions telles que "colis" et "unité de chargement" (projet d'article 6.7), et celles relatives à la preuve, qui traitaient du cas particulier où les marchandises étaient remises au transporteur dans un conteneur fermé (projet d'article 8.3). Bien que le point de vue selon lequel il pourrait être nécessaire de prendre en considération exclusivement les conteneurs destinés au transport maritime dans le contexte de la disposition relative aux marchandises en pontée ait été appuyé, un certain nombre de délégations ont estimé qu'une définition plus large pourrait être acceptable dans le contexte des projets d'articles 6.7 et 8.3. Le secrétariat a été prié d'établir, en vue de son examen à une session ultérieure, une définition révisée comprenant éventuellement des variantes qui tiennent compte des opinions et des préoccupations susmentionnées.

f) Définition du terme "contrat de transport" (projet d'article 1.5)

83. Il a été dit que cette définition était trop simpliste et pourrait exiger un examen plus détaillé des diverses obligations du transporteur, à savoir prendre livraison des marchandises, les transporter d'un endroit à un autre et les livrer au lieu de destination. On a également proposé de mentionner dans la définition du contrat de transport non seulement le transporteur mais également l'autre partie intéressée, à savoir le chargeur. S'agissant du libellé, il a été suggéré de ne pas mentionner directement le "transporteur" dans la définition du contrat de transport mais de parler de façon plus générale d'une "personne" (qui deviendrait un transporteur en vertu du contrat).

84. Selon un autre point de vue, le fait de définir le contrat de transport comme étant un contrat par lequel le transporteur "s'engage" à transporter les marchandises pourrait être incompatible avec la démarche suivie dans le projet d'article 4.3.1, en vertu

duquel le contrat de transport pouvait aboutir à une situation où le transporteur “ferait assurer” le transport des marchandises par un autre transporteur. Il a été déclaré que la définition figurant dans le projet d'article 1.5 était préférable de ce point de vue étant donné qu'elle évitait toute ambiguïté quant au rôle respectif d'un transporteur et d'un transitaire. Il a été répondu qu'il n'y avait aucune contradiction entre le fait de définir le contrat de transport comme étant un contrat par lequel le transporteur “s'engage” à assumer une obligation et de disposer par ailleurs qu'en plus du contrat de transport initial, un autre contrat pouvait être conclu entre le premier transporteur et un transitaire.

85. La discussion s'est focalisée sur les mots “entièrement ou partiellement”, qui avaient été inclus dans le texte afin de prendre en considération le transport précédant et suivant le transport par mer si ce transport était couvert par le même contrat. Les délégations qui souhaitaient limiter le champ d'application du projet d'instrument au transport de port à port ont proposé de supprimer ces mots ou de les placer entre crochets. Il a été répondu que le maintien des mots “entièrement ou partiellement” était davantage conforme à l'hypothèse de travail provisoire adoptée par le Groupe de travail, à savoir que le projet d'instrument devrait être élaboré dans l'optique du transport de porte à porte. En outre, il a été souligné que si ces mots étaient supprimés, le champ d'application du projet d'instrument serait limité aux contrats de transport exclusivement maritime. Par conséquent, même l'étape maritime d'un contrat de transport pour lequel il serait également fait appel à d'autres modes de transport serait exclue du champ d'application du projet d'instrument. Il a cependant été estimé d'une manière générale qu'une telle limitation du champ d'application du projet d'instrument serait excessive. À l'issue d'un débat, il a été décidé que les mots “entièrement ou partiellement” seraient maintenus dans le projet de disposition. Afin de faciliter la poursuite des débats concernant les incidences possibles du projet d'instrument dans le contexte du transport de porte à porte, il a également été convenu que ces mots devraient être signalés par un moyen typographique approprié comme étant un élément pouvant nécessiter un examen particulier en fonction de la décision finale qui serait prise en ce qui concerne le champ d'application du projet d'instrument.

g) Définition du terme “données du contrat” (projet d'article 1.6)

86. On s'est interrogé sur le point de savoir si la définition du terme “données du contrat” était nécessaire puisque le projet d'article 8.2 indiquait largement ce qu'étaient ces données. Il a été dit que le projet d'article 1.6 constituait un simple renvoi plutôt qu'une définition formelle. Le Groupe de travail a reconnu que ce projet d'article introduisait un nouveau terme qui présentait un rapport étroit et direct avec le projet d'article 8.2 et il a été suggéré d'en différer l'examen jusqu'à ce que le projet d'article 8.2 ait été examiné. Cette suggestion a été acceptée, mais on a noté qu'il y avait peut-être contradiction entre le projet d'article 1.20, qui disposait qu'un document de transport devait attester ou contenir un contrat de transport, et le projet d'article 1.6, qui définissait les “données du contrat” comme étant toute information “concernant le contrat de transport”. Il a été suggéré d'indiquer plus clairement ce que ces mots recouvraient. À cet égard, il a été proposé que, lors de son examen des projets d'articles 1.9 et 1.20, le Groupe de travail se pose la question de savoir s'il était réellement nécessaire d'exiger qu'une communication électronique ou un document de transport atteste un contrat de transport. On a estimé qu'il serait plus utile que le document de transport ou l'enregistrement électronique atteste la réception des marchandises. Il a également été noté que le projet d'article 1.6, lu conjointement avec le projet d'article 8.2, ne faisait pas mention du chargeur, en dépit du fait que le projet d'article 7.7 faisait référence à une personne identifiée comme “chargeur” dans les données du contrat. Le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait prendre ces préoccupations en considération lors de la reformulation de la définition.

h) Définition du terme “partie contrôlante” (projet d'article 1.7)

87. Le Groupe de travail a noté que la définition du terme “partie contrôlante” constituait un simple renvoi plutôt qu'une définition complète. Il a noté que ce terme figurait dans le projet d'article 11.2 et que le terme “droit de contrôle” apparaissait dans le projet d'article 1.18. Il a été dit que les définitions utilisées dans le projet d'instrument devraient être des définitions autonomes et pas seulement des renvois. Cependant, on a fait observer que les renvois étaient utiles pour rédiger les dispositions de fond de façon

plus succincte. Tout en notant les préoccupations exprimées, le Groupe de travail est convenu que cette définition devrait être conservée pour la poursuite des discussions.

i) Définition des termes “communication électronique” (projet d’article 1.8) et “enregistrement électronique” (projet d’article 1.9)

88. Le Groupe de travail a été informé qu’on avait élaboré ces dispositions en tenant compte des travaux du Groupe de travail de la CNUDCI sur le commerce électronique. On a relevé qu’en utilisant le terme “communication électronique” plutôt que le terme “message de données” et en faisant référence à des “images numériques”, les projets de définitions s’écartaient de la terminologie de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique. Tout en reconnaissant qu’il n’était pas obligatoire de conserver à tout prix la terminologie utilisée dans les textes existants de la CNUDCI, le Groupe de travail est convenu qu’il était important d’examiner les raisons de ces changements et leurs incidences du point de vue de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique. Il a également été informé que le projet d’instrument s’inspirait du libellé des Lois types de la CNUDCI sur le commerce électronique et sur les signatures électroniques, mais qu’il serait peut-être nécessaire d’adapter ce libellé à la structure spécifique du projet d’instrument. Tout en faisant observer que le recours à l’imagerie numérique était de plus en plus fréquent dans le transport maritime (d’où la mention expresse de ce terme dans le projet d’instrument), on a largement estimé qu’il faudrait examiner de plus près les raisons pour lesquelles la notion centrale de “message de données” ne pourrait pas être utilisée dans le projet d’instrument. En particulier, on s’est interrogé sur le point de savoir si la nécessité de mentionner l’imagerie numérique (qui était déjà implicitement englobée dans la définition étendue du terme “message de données” dans la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique) justifierait l’abandon d’une notion aussi essentielle. On a exprimé la crainte que la référence faite dans le projet d’article 1.9 aux informations jointes ou “autrement liées” à l’enregistrement électronique soit trop étendue et compromette la relation contractuelle entre le transporteur et le destinataire en donnant la possibilité au transporteur d’ajouter des clauses contractuelles

supplémentaires une fois que l’enregistrement électronique avait été émis. On s’est également dit préoccupé par le fait que la référence à “un ou plusieurs messages” dans la définition du terme “enregistrement électronique” laissait supposer qu’un enregistrement électronique pouvait être constitué de plusieurs messages et que ceux-ci seraient peut-être difficiles à identifier. Il a été suggéré de réunir un petit groupe d’experts pour examiner plus en détail les dispositions concernant le commerce électronique.

j) Définition du terme “fret” (projet d’article 1.10)

89. On s’est déclaré préoccupé par le fait que la définition du terme “fret” était incomplète parce qu’elle n’indiquait pas la personne qui devait payer le fret. Cependant, il a été convenu que le rôle de cette définition était simplement de décrire ce qu’était le fret et que les questions concernant le fret, notamment celles de savoir par qui et à qui il devrait être payé, pouvaient être traitées ailleurs.

k) Définition du terme “marchandises” (projet d’article 1.11)

90. On a exprimé la crainte que la référence, dans la définition, à des “marchandises” qu’un transporteur ou une partie exécutante a reçues “à des fins de transport” plutôt qu’à des marchandises qu’il ou elle “s’engage à transporter” puisse signifier que cette définition ne couvrirait pas les cas où le transporteur n’avait pas pris réception des marchandises ou ne les avait pas chargées à bord d’un navire. Il a été dit qu’en ne faisant référence qu’à la réception des marchandises, la définition actuelle était trop étroite. On a suggéré comme autre solution de la simplifier en supprimant toute référence à la réception des marchandises. Il a été décidé que le secrétariat établirait deux variantes tenant compte de chacun de ces points de vue.

l) Définition du terme “porteur” (projet d’article 1.12)

91. Il a été dit que les mots “pour le moment” étaient inutiles. On a appuyé l’idée d’exiger que le porteur soit en possession “légale” d’un document de transport négociable. Il a été suggéré que la définition traduise la distinction simple et largement comprise entre les documents négociables “à ordre”, les documents au

porteur et les documents non négociables où le destinataire était désigné nommément.

m) Définition des termes “enregistrement électronique négociable” (projet d’article 1.13) et “enregistrement électronique non négociable” (projet d’article 1.15)

92. Le Groupe de travail a accepté ces définitions, estimant qu’elles constituaient une bonne base pour la poursuite des discussions.

n) Définition du terme “document de transport négociable” (projet d’article 1.14)

93. Il a été suggéré d’expliquer plus clairement les différences entre les documents négociables et non négociables. On a noté que ce que l’on entendait par titre représentatif variait d’un pays à l’autre. On a dit qu’il était nécessaire de préciser davantage le sens de termes clefs tels que “négociable” afin d’élaborer des règles appropriées sur les enregistrements électroniques négociables. Il a été répondu que des précisions supplémentaires sur ce point étaient certes importantes, en particulier parce qu’il s’agissait d’un nouveau domaine sur lequel le droit national avait une incidence, mais que le Groupe de travail ne devait pas oublier qu’il ne pouvait établir des règles régissant toutes les conséquences.

o) Définition du terme “document de transport non négociable” (projet d’article 1.16)

94. Bien qu’il ait été dit que cette définition n’était pas nécessaire et devrait être supprimée, le Groupe de travail est convenu de la conserver pour complément d’examen.

p) Définition du terme “partie exécutante” (projet d’article 1.17)

95. Il a été noté que, lors de l’élaboration du projet de définition du terme “partie exécutante”, il avait été tenu compte de différents points de vue exprimés lors du processus de consultation. Certains préféraient que cette définition englobe toute partie qui exécutait l’une quelconque des obligations du transporteur en vertu d’un contrat de transport, si cette partie travaillait, directement ou indirectement, pour le transporteur. D’autres préconisaient de supprimer purement et simplement la définition du terme “partie exécutante”. La définition relativement restrictive correspondant au

texte actuel avait été présentée à titre de compromis (pour d’autres observations concernant cette définition, voir les paragraphes 14 à 21 du document A/CN.9/WG.III/WP.21).

96. Il a été suggéré de supprimer le concept de transporteur exécutant (“partie exécutante”) et de donner au transporteur contractuel (qui devrait être la seule personne responsable vis-à-vis de l’ayant droit) un droit de recours contre les parties exécutantes. Il a été ajouté que le fait de canaliser la responsabilité sur une partie (en l’occurrence la partie contractante) serait préférable et qu’une telle canalisation de la responsabilité fonctionnait dans la pratique, comme dans le cas de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969.

97. Il a également été suggéré de restreindre encore plus la notion de partie exécutante en excluant de la définition les entités qui manipulaient et entreposaient les marchandises (comme les exploitants de terminaux de transport) et en y incluant seulement les véritables transporteurs.

98. Il a également été dit que le fait de restreindre la définition par l’utilisation des mots “qui s’acquitte matériellement” était arbitraire et causerait des problèmes dans la pratique (par exemple, il serait difficile de déterminer la personne à assigner en justice à l’intérieur du délai de prescription et cela pourrait soulever des difficultés d’interprétation lors de l’application des projets d’articles 4.2.1, 4.3 et 5.2.2). On a émis l’opinion que la définition du terme “transporteur substitué” figurant à l’article 1-2 des Règles de Hambourg serait préférable.

99. Toutefois, l’inclusion de cette définition dans le projet d’instrument a été largement appuyée; la notion de “partie exécutante” a également été largement appuyée, y compris l’utilisation des mots “qui s’acquitte matériellement” pour limiter les catégories de personnes entrant dans la définition. La notion de “partie exécutante” a été jugée utile car elle offrait une protection réelle à l’ayant droit (il était en particulier avantageux pour le destinataire de pouvoir tenir le dernier transporteur exécutant pour responsable des marchandises). Il a été indiqué que la protection de la partie exécutante prévue dans les projets d’articles 6.10 ainsi que 6.3.1 (également désignée dans certains systèmes juridiques sous le nom de “clause Himalaya”)

était l'une des raisons essentielles de la présence de cette définition dans le projet d'instrument.

100. On a aussi proposé de conserver pour l'instant toutes les variantes de la définition du terme "partie exécutante" figurant dans le projet de texte et dans le commentaire.

101. Il a été déclaré que la définition de la partie exécutante ne devrait certes pas être élargie, mais qu'il serait utile de donner des précisions sur la façon dont les personnes qui n'entraient pas dans cette définition seraient traitées s'agissant de questions telles que l'existence éventuelle d'un droit d'action contre elles ou encore de limites et d'exonérations de responsabilité dont elles pourraient bénéficier.

102. On a suggéré de remplacer les mots "en vertu d'un contrat de transport" par une expression telle que "dans le contexte d'opérations de transport" ou "lors de l'exécution des opérations de transport" afin d'indiquer plus clairement la relation de la partie exécutante avec le "contrat de transport". Il a été ajouté en termes plus généraux que la partie exécutante n'était pas une partie au contrat de transport entre le chargeur et le transporteur contractant et qu'il faudrait revoir le libellé de la définition afin de préciser ce point. À ce propos, on a posé la question de savoir s'il était nécessaire de traiter des obligations éventuellement remplies par la partie exécutante qui n'étaient pas des obligations du transporteur contractant.

103. Il a été noté (sans pour autant suggérer de donner nécessairement une définition plus étroite au terme "partie exécutante") que le Groupe de travail devrait envisager le cas où une partie exécutante (telle qu'un exploitant d'entrepôt) serait située dans un État qui n'était pas partie à la convention en cours d'élaboration. On a également fait observer que, dans la mesure où les exploitants de terminaux de transport seraient des parties exécutantes, le Groupe de travail devrait tenir compte de l'éventualité d'un conflit entre le projet d'instrument et la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991).

104. Des suggestions ont été faites en vue de simplifier et de raccourcir le texte de la définition. Il a été proposé de supprimer le membre de phrase "indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu

de ce contrat une responsabilité juridique" car on estimait qu'il manquait de clarté et n'ajoutait rien de fondamental. On s'est déclaré favorable au maintien de la dernière phrase de la définition parce qu'elle précisait le concept défini. Le Groupe de travail a estimé que les mots "[ou ne s'acquitte pas de tout ou partie]" devraient être supprimés.

q) Définition du terme "droit de contrôle" (projet d'article 1.18)

105. Il a été noté que ce projet d'article était davantage un renvoi qu'une définition et pourrait donc être supprimé. Il a toutefois été convenu de conserver la définition en vue de l'examiner à nouveau à un stade ultérieur.

r) Définition du terme "chargeur" (projet d'article 1.19)

106. Le Groupe de travail a noté que cette définition faisait pendant à la définition du terme "transporteur" figurant dans le projet d'article 1.1. Le chargeur était une personne contractuelle qui pouvait avoir conclu le contrat soit pour son propre compte et en son propre nom, soit par l'intermédiaire d'un employé ou d'un agent agissant pour son compte et en son nom. Un chargeur exerçait généralement toutes ses fonctions par l'intermédiaire de telles personnes. Le chargeur pouvait être la même personne que le destinataire, comme c'était le cas dans de nombreuses ventes FAB ("franco à bord") (A/CN.9/WG.III/WP.21, annexe, par. 22).

107. Compte tenu des préoccupations exprimées lors de l'examen du projet d'article 1.1, il a été généralement convenu que le projet de définition du terme "chargeur" constituait une base acceptable pour la poursuite des discussions à une session ultérieure.

s) Définition du terme "document de transport" (projet d'article 1.20)

108. On a rappelé qu'il fallait lire la définition du terme "document de transport" préalablement à celles des termes "document de transport négociable" et "document de transport non négociable", qui figuraient dans les projets d'articles 1.14 et 1.16. L'alinéa a) comprendrait un connaissance émis au profit d'un affréteur et toujours en sa possession, qui n'atteste ni ne contient un contrat de transport mais remplit seulement la fonction de récépissé, et certains types de récépissés

émis avant le transport ou pendant le transbordement. L'alinéa b) comprendrait un connaissance négociable, lorsqu'il est utilisé comme tel, et une lettre de transport non négociable (voir A/CN.9/WG.III/WP.21, annexe, par. 23).

109. Le Groupe de travail a généralement approuvé la définition du terme "document de transport", estimant qu'elle recouvrait bien les deux fonctions essentielles d'un tel document, qui étaient d'attester la réception des marchandises et de constater le contrat de transport. Il a été noté que la définition n'abordait pas la troisième fonction traditionnelle d'un connaissance, à savoir celle de représenter les marchandises. On s'est interrogé sur l'absence, dans cette définition, de toute référence à la négociabilité, eu égard en particulier aux projets d'articles 1.14 et 1.16, qui définissaient respectivement le "document de transport négociable" et le "document de transport non négociable". Il a été répondu que l'intention était d'élaborer une définition générique du terme "document de transport" qui recouvre à la fois les documents négociables et les documents non négociables, de sorte qu'il n'était pas nécessaire d'y mentionner la négociabilité ou la fonction de titre représentatif du connaissance.

110. En réponse à une question concernant la possibilité qu'un document de transport "contienne" un contrat de transport, il a été souligné que les mots "atteste ou contient un contrat de transport" employés à l'alinéa b) visaient à tenir compte des différentes approches adoptées dans les législations nationales sur le point de savoir si un document de transport pouvait remplir cette fonction. S'agissant de savoir si les conditions énoncées aux alinéas a) et b) étaient exclusives ou cumulatives, il a été noté que la définition s'appliquait lorsqu'il était satisfait aux exigences soit de l'alinéa a), soit de l'alinéa b), soit des deux. Malgré les commentaires ci-dessus, qu'il faudrait, a-t-on estimé, étudier de plus près lorsque l'on établirait une version révisée de la définition du terme "document de transport", le Groupe de travail est convenu de conserver le texte du projet d'article 1.20, qu'il considérait comme une bonne base pour l'examen des autres dispositions du projet d'instrument.

2. Projet de chapitre 5 (Obligations du transporteur)

111. Après avoir achevé son examen des projets de définitions, le Groupe de travail a entrepris une lecture

des dispositions du projet d'instrument relatives aux obligations des parties au contrat de transport.

112. Le texte du projet de chapitre 5 tel qu'examiné par le Groupe de travail était le suivant:

5.1 Le transporteur, sous réserve des dispositions du présent instrument et conformément aux clauses du contrat de transport, transporte les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

5.2.1 Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 4.1 et sous réserve des dispositions de l'article 4.2, assure de façon appropriée et soigneuse le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, la protection et le déchargement des marchandises.

5.2.2 Les parties peuvent convenir que certaines des fonctions visées à l'article 5.2.1 seront exécutées par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom. Cette convention doit être mentionnée dans les données du contrat.

5.3 Nonobstant les dispositions des articles 5.1, 5.2 et 5.4, le transporteur peut refuser de charger, ou peut décharger, détruire ou neutraliser les marchandises ou prendre toute autre mesure raisonnable si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance, pendant la durée de sa responsabilité, de présenter un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement.

5.4 Le transporteur est tenu avant, au début [et pendant] le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

a) mettre [et maintenir] le navire en état de navigabilité;

b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) mettre [et maintenir] les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, dans un état approprié et sûr pour la réception, le transport et la conservation de celles-ci.

5.5 Nonobstant les dispositions des articles 5.1, 5.2 et 5.4, le transporteur, en cas de transport par mer [ou fluvial], peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour la sécurité commune ou pour protéger d'autres biens associés à l'opération commune."

a) Article 5.1

113. Il a été reconnu que le projet d'article 5.1 énonçait l'obligation de base qui incombait au transporteur, à savoir celle de transporter les marchandises jusqu'au lieu de destination et de les livrer au destinataire. Il a été généralement convenu que le texte, dans son libellé actuel, décrivait de manière appropriée certaines des principales obligations du transporteur et constituait une base solide sur laquelle entreprendre des discussions. Toutefois, plusieurs suggestions ont été faites afin d'améliorer le texte. On a notamment proposé de préciser davantage l'obligation du transporteur en ajoutant que ce dernier était tenu de livrer les marchandises dans l'état où elles lui avaient été remises. Il a été dit que, si cet ajout était apporté, il faudrait peut-être examiner de plus près la relation entre le projet d'article 5.1 et le projet d'article 6.1 (relatif à la responsabilité du transporteur). Il a été fait objection à cette proposition parce que, dans certains cas, l'état des marchandises changeait en cours de transport en raison de leur nature propre, qui pouvait évoluer au fil du temps. On a cité des exemples tels que la freinte par évaporation ou la transformation des marchandises en mer. Il a été répondu que les effets naturels du temps ne devaient pas servir de prétexte au transporteur pour se soustraire à son obligation de préserver l'état initial des marchandises. Il a été signalé, au cours de la discussion, que le fait d'énumérer une partie seulement des obligations venant s'ajouter à l'obligation principale énoncée au projet d'article 5.1 n'était pas satisfaisant. On a également estimé qu'au moment de modifier le projet de chapitre 5, il faudrait peut-être prendre davantage en compte les dispositions correspondantes de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI).

114. On a aussi proposé de mentionner dans le projet d'article, dont on a dit qu'il donnait une description incomplète des obligations du transporteur, que ce dernier devrait prendre les marchandises sous sa garde. À cet égard, on a estimé que, pour donner une

description plus complète de ces obligations dans le projet d'article 5.1, il faudrait peut-être faire référence au projet d'article 4.1, qui déterminait la durée de la responsabilité du transporteur.

115. Selon une autre suggestion encore, la disposition, tout en respectant dans une certaine mesure la liberté contractuelle des parties, ne devrait pas soumettre entièrement la description des obligations du transporteur à cette liberté et, ce faisant, permettre que celles-ci soient définies dans des contrats d'adhésion défavorables au chargeur. Il a été souligné que, dans certaines lois nationales en vigueur, les obligations fondamentales du transporteur revêtaient la forme de règles impératives auxquelles aucune dérogation conventionnelle n'était possible. On s'est référé au commentaire figurant au paragraphe 59 du document A/CN.9/WG.III/WP.21, selon lequel les dispositions du projet d'instrument devraient préciser "que les clauses du contrat ne sont pas autonomes". Il a été proposé que ce point soit exprimé plus clairement dans le projet de disposition. Selon un avis largement partagé, il faudrait peut-être examiner plus avant, dans le cadre du projet de chapitre 17, dans quelle mesure les obligations du transporteur étaient susceptibles de dérogation conventionnelle.

116. En dépit des préoccupations exprimées et des propositions de modification faites durant la discussion, le Groupe de travail est convenu provisoirement de conserver le texte du projet d'article 5.1 sous sa forme actuelle, tout en estimant généralement qu'il faudrait revenir sur ces préoccupations et propositions ultérieurement.

b) Article 5.2.1

117. Des éclaircissements ont été demandés sur la relation entre le projet d'article 5.2.1 et le projet d'article 6.1, qui traitait du fondement de la responsabilité du transporteur. En particulier, on s'est inquiété de l'emploi des mots "de façon appropriée et soigneuse". En outre, il a été indiqué que l'obligation de transporter et de livrer les marchandises était déjà énoncée dans le projet d'article 5.1. On a également estimé que, si la disposition devait s'appliquer au transport de porte à porte, il faudrait peut-être la modifier en conséquence, car le texte actuel, en faisant référence au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, à la protection et au déchargement des marchandises, employait

apparemment la terminologie du transport maritime. On s'est dit également préoccupé par le fait que l'obligation correspondante couvrait toute la durée du transport de porte à porte en raison du renvoi au projet d'article 4.1. S'agissant de l'emploi des mots "de façon appropriée et soigneuse", on a généralement estimé qu'une telle formule, qui était tirée des Règles de La Haye et qui avait fait l'objet d'une abondante jurisprudence interprétative dans le monde entier, devrait être maintenue dans le projet d'instrument et éventuellement étendue (de même que les autres dispositions du projet de chapitre 5, à l'exception du projet d'article 5.4) aux étapes non maritimes du transport de porte à porte.

118. En ce qui concerne la durée de la responsabilité du transporteur prévue dans le projet de chapitre 5, il a été estimé que les mots "la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 4.1" devraient être remplacés par une référence à la période comprise entre le moment où les marchandises étaient prises en charge par le transporteur et le moment de leur livraison effective. On a estimé que le fait de subordonner cette durée aux "dispositions de l'article 4.2" n'avait pas de sens. Il a été expliqué que les mots "sous réserve des dispositions de l'article 4.2" devraient être remplacés par une référence à l'article 4.3, auquel on était censé renvoyer ici. Selon une opinion largement partagée, bien que le Groupe de travail n'ait pas pris de décision définitive sur le champ d'application du projet d'instrument, il faudrait examiner plus attentivement les interactions de ce dernier avec d'autres conventions relatives à un seul mode de transport.

119. Bien que l'idée de supprimer le projet d'article 5.2.1 ait bénéficié d'un certain soutien, le Groupe de travail est convenu provisoirement de conserver ce projet d'article étant donné l'expérience considérable que l'on avait acquise grâce aux dispositions similaires figurant dans les conventions existantes, telles que l'article 3-2 des Règles de La Haye. Il a également été convenu d'étudier plus avant le projet d'article 5.2.1 afin d'en examiner les interactions et la cohérence avec le projet de chapitre 6, de même que l'effet des différentes définitions possibles de la durée pendant laquelle l'obligation énoncée dans le projet d'article 5.2.1 s'appliquerait. Le secrétariat a été prié d'élaborer une version révisée du projet d'article comprenant éventuellement des variantes qui tiennent compte des vues et préoccupations exprimées.

c) Article 5.2.2

120. Il a été relevé que le projet d'article 5.2.2 avait pour objet de tenir compte du recours à des clauses "bord à bord" (BAB) et "franco chargement et déchargement, cargaison arrimée" (FIOS) pour le transport de marchandises en vrac sous charte-partie et, plus rarement, dans le trafic de ligne. On a fait observer que l'on avait généralement recours à des clauses BAB ou FIOS parce que le propriétaire des marchandises pouvait exécuter les opérations à un moindre coût (par exemple, en raison d'une remise sur quantité octroyée par la société d'arrimage) ou parce qu'il était mieux placé pour réaliser certaines opérations (par exemple, du fait de son expérience particulière du chargement et de l'arrimage de certains types de marchandises), ou bien encore pour les deux raisons à la fois. Il a été indiqué que, en particulier lorsque des clauses BAB ou FIOS étaient convenues pour la deuxième raison, il était normal qu'elles réduisent d'une certaine manière la responsabilité du transporteur pour les opérations en question. On a toutefois répondu que les conditions dans lesquelles les chargeurs participaient aux opérations de chargement étaient différentes et dépendaient de facteurs tels que la taille de la société, le type de marchandises, la situation du port et les techniques employées pour conserver les marchandises. Il n'était donc pas concevable qu'un traité puisse, d'une manière générale, permettre au transporteur de se décharger de sa responsabilité pour les opérations de chargement et de déchargement lorsque de telles clauses étaient utilisées.

121. On a fait remarquer que, même si les marchandises étaient chargées par le chargeur conformément à une clause BAB ou FIOS, il était beaucoup moins probable que le destinataire effectue des opérations de déchargement (dans ce cas, bien que ce type de clause vise à la fois le chargement et le déchargement, dans la pratique, cette dernière opération était assurée par le transporteur ou une autre personne pour le compte du propriétaire des marchandises). Il a été dit à l'encontre de cette possibilité (exprimée dans le texte par les mots "par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom") qu'il ne fallait pas que le transporteur puisse exécuter une opération "au nom" du propriétaire des marchandises tout en assumant une responsabilité moindre pour cette opération.

122. Il a été indiqué que, dans certains systèmes juridiques, une telle clause avait dans la pratique seulement une incidence sur la question de savoir qui

devait prendre à sa charge le coût des opérations et ne réduisait pas en principe la responsabilité du transporteur. L'obligation primordiale qu'avait le transporteur de maintenir le navire et la cargaison dans un état sûr a été jugée conforme à cette approche.

123. Selon un avis, les clauses BAB et FIOS convenaient peut-être pour le transport maritime (de port à port) mais n'avaient nullement leur place dans des contrats de transport de porte à porte prévoyant des services de transport globaux, dans lesquels il serait convenu que les opérations de chargement et de déchargement dans un port intermédiaire seraient effectuées par le propriétaire des marchandises et que le risque lié à ces opérations en cours de transport serait transféré à ce dernier. Il a donc été proposé de supprimer le projet de disposition. Cet avis a bénéficié d'un large soutien. On a estimé que l'impact de telles clauses sur les opérations de transport de porte à porte devrait être évalué.

124. D'autres participants ont toutefois estimé que ces clauses devraient être reconnues comme établissant une répartition des responsabilités et des risques entre le chargeur et le transporteur et, par conséquent, devraient exonérer le transporteur dans la mesure où le chargeur s'engageait à exécuter ces obligations. La liberté contractuelle était souhaitable à cet égard et avait l'avantage de permettre aux parties de réaliser leurs transactions au coût le plus faible possible en imposant les obligations liées au chargement et au déchargement aux personnes qui étaient les mieux placées pour les exécuter.

125. Il a été noté que le projet de disposition mentionnait en termes généraux les obligations énoncées à 5.2.1, qui comprenaient également l'obligation d'assurer le transport, la garde et la protection des marchandises. L'idée qu'il ne fallait pas que le transporteur puisse déléguer contractuellement au chargeur un éventail aussi large d'obligations découlant du contrat de transport a été largement appuyée.

126. On a fait observer que, d'après le libellé actuel du projet de disposition, il n'était pas nécessaire qu'une clause BAB ou FIOS soit expressément convenue ou spécifiquement négociée, ce qui soulevait des questions d'ordre public. Il a été répondu que, dans la mesure où l'on ne savait pas comment une telle clause était convenue, il fallait indiquer clairement qu'elle devrait l'être expressément et que tout transfert de responsabilité à des tiers devrait être consenti

expressément (il a toutefois été ajouté qu'une telle indication ne signifiait pas que cette clause ne transférerait pas la responsabilité des opérations au propriétaire des marchandises).

127. Différents avis ont été exprimés quant à savoir quelle règle conviendrait dans le projet d'instrument. La proposition selon laquelle le projet d'instrument devrait continuer de s'appliquer même si les parties convenaient d'une clause BAB ou FIOS a recueilli l'assentiment général. On a appuyé le point de vue selon lequel ce type de clause non seulement avait une incidence sur la question du coût des opérations de chargement et de déchargement mais avait également pour effet de réduire contractuellement la responsabilité du transporteur pour lesdites opérations (faute de quoi la liberté contractuelle dans ce domaine ne permettait pas d'obtenir le maximum d'avantages commerciaux). Toutefois, l'idée selon laquelle ces clauses devraient seulement avoir une incidence sur le point de savoir qui devait prendre à sa charge le coût des opérations de chargement et de déchargement sans pour autant réduire la responsabilité du transporteur pour ces opérations a bénéficié d'un large soutien. La question n'a pas été définitivement tranchée mais il a été admis qu'elle devrait être clarifiée dans le projet d'instrument. À l'issue du débat, on a décidé de mettre la disposition entre crochets pour indiquer que le Groupe de travail devrait revenir sur celle-ci et, en particulier, examiner son lien avec les dispositions sur la responsabilité du transporteur. Il a été proposé qu'un document d'information sur le recours aux clauses BAB et FIOS soit élaboré pour une session ultérieure du Groupe de travail afin d'aider ce dernier dans ses travaux.

d) Article 5.3

128. L'attention du Groupe de travail a été attirée sur le fait que d'autres conventions portant sur un seul mode de transport, telles que la COTIF, la Convention CMR et la CMNI contenaient des règles concernant le transport de marchandises dangereuses. Les interactions entre le projet d'instrument et ces conventions devraient être examinées de façon plus approfondie dans le contexte du transport de porte à porte.

129. En ce qui concerne le fond du projet d'article 5.3, on s'est déclaré favorable aux principes sur lesquels cette disposition était fondée. Selon un avis largement partagé, il serait peut-être nécessaire d'établir une distinction dans le projet d'article entre les cas où le

transporteur avait été informé de la nature des marchandises et ceux où il ne l'avait pas été. On a dit qu'il faudrait peut-être limiter le champ d'application de cette disposition aux cas où le transport de certaines marchandises créerait un danger particulier ou à ceux où le transporteur n'avait pas été informé de la nature dangereuse des marchandises. Toutefois, d'autres délégations ont exprimé l'avis contraire selon lequel le transporteur, qu'il ait ou non été informé, devrait avoir le droit de détruire les marchandises pour des raisons de sécurité si cela était nécessaire. Il a également été suggéré de traiter dans cette disposition de la question du dédommagement qui pourrait être dû par le chargeur au transporteur pour les frais supplémentaires de manipulation des marchandises dans les situations envisagées dans le projet d'article 5.3. Selon une autre suggestion encore, il faudrait indiquer plus clairement dans le texte de ce projet d'article quel était le rapport entre ce dernier et les obligations de maintenir le navire en état de navigabilité qui incombaient au transporteur en vertu du projet d'article 5.4. Il a été déclaré que le texte du projet d'article 5.3 devrait également comprendre des garanties contre l'adoption de mesures injustifiées par le transporteur. On s'est déclaré préoccupé par le fait que, tel qu'il était rédigé, le projet d'article 5.3 pouvait être trompeur, eu égard en particulier au renvoi qui était fait à ce projet d'article dans le projet d'article 6.1.3 x), qui prévoyait des cas où le transporteur était exonéré de sa responsabilité. Il a été dit qu'un problème se posait parce que, avec ces deux projets d'articles, on essayait de traiter en même temps du droit du transporteur de détruire les marchandises (sans faire de distinction entre les cas où celui-ci en connaissait la nature dangereuse et ceux où il l'ignorait) et des obligations et responsabilités du chargeur. Il a été affirmé que ces questions étaient traitées de façon plus satisfaisante dans l'article 13 des Règles de Hambourg.

130. À l'issue du débat, le Groupe de travail est convenu d'une manière générale que le texte du projet d'article 5.3 devrait encore être amélioré. Le secrétariat a été prié d'établir une variante du texte actuel de cette disposition en se fondant sur les principes exprimés dans l'article 13 des Règles de Hambourg concernant les pouvoirs du transporteur dans une situation d'urgence survenant lors du transport de marchandises dangereuses. Il a également été convenu que la question du dédommagement qui pourrait être dû au transporteur ou au chargeur en pareil cas devrait peut-être être

examinée de façon plus approfondie dans le contexte du projet d'article 7.5.

e) Article 5.4

131. Le Groupe de travail a rappelé sa discussion préliminaire sur le projet d'article 5.4 (voir par. 43 ci-dessus) et confirmé qu'il était largement favorable à ce que l'on impose au transporteur l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pendant toute la durée du voyage en conservant les mots "et pendant" et "et maintenir" qui étaient entre crochets. Cependant, on a exprimé à nouveau la crainte que le fait d'étendre cette obligation à l'ensemble du voyage n'impose aux transporteurs une charge plus lourde dont ils risquaient de répercuter le coût sur le fret.

132. On a fait observer que le libellé du projet d'article 5.4 était inspiré des Règles de La Haye et que son maintien permettrait de conserver le bénéfice de l'expérience considérable qui avait été acquise ainsi que de la jurisprudence concernant l'interprétation de cette disposition dans le domaine du transport maritime. Il a toutefois été souligné que la façon dont le projet d'article 5.4 était libellé faisait qu'il était inadapté à d'autres modes de transport.

133. On a dit qu'il serait nécessaire d'apporter des améliorations au texte du projet d'article 5.4 afin de clarifier la question de l'attribution de la charge de la preuve concernant l'obligation incombant au transporteur d'exercer une diligence raisonnable. En particulier, on a posé la question de savoir si le chargeur, sur lequel le projet d'article 6.1.3 faisait peser la charge de prouver la cause de la perte ou du dommage subi par les marchandises, devrait également apporter la preuve que le transporteur n'avait pas exercé une diligence raisonnable comme le lui imposait le projet d'article 5.4.

134. Une autre question a été posée au sujet de la durée de la responsabilité assumée par le transporteur en vertu du projet d'article 5.4, qui lui imposait une responsabilité "avant" le voyage par mer, sans que soit spécifié le moment précis où cette responsabilité commençait et prenait fin. Il a été dit que l'obligation incombant au transporteur d'exercer une diligence raisonnable ne devrait pas prendre fin au moment où le navire arrivait au port de destination, mais devrait durer au moins jusqu'à ce que les marchandises aient été déchargées. À cet effet, il a été suggéré de ne pas conserver les mots "et maintenir" aux alinéa a) et c), mais d'ajouter à la fin du projet d'article 5.4 une phrase

qui pourrait être ainsi libellée: “Les obligations énoncées plus haut doivent être remplies pendant toute la période au cours de laquelle les marchandises se trouvent à bord du navire et pendant leur déchargement du navire”.

135. Selon une autre suggestion, il faudrait ajouter, afin de tenir compte des besoins particuliers du transport de produits réfrigérés et congelés, un libellé tel que celui-ci: “Après avoir livré des marchandises qui ont été transportées à des températures contrôlées (que ce soit dans des conteneurs ou autrement), le transporteur doit, si l’une quelconque des personnes visées à l’article 13.1 le lui demande, fournir, dans un délai de 14 jours à compter de la date de la demande, des copies des preuves documentaires et/ou des informations stockées sous forme électronique (telles que des graphiques d’enregistrement ou des données électroniques téléchargées) dont il dispose en ce qui concerne les températures auxquelles les marchandises ont été transportées”.

136. À l’issue du débat, le Groupe de travail est convenu que le texte actuel du projet d’article 5.4 constituait une base utilisable pour la poursuite de ses délibérations. Il a pris note des diverses suggestions qui avaient été faites au sujet du projet d’article. Il a été convenu d’une manière générale qu’il faudrait l’examiner plus avant à la lumière des dispositions similaires ou comparables figurant dans d’autres conventions portant sur un seul mode de transport.

f) Article 5.5

137. Des questions ont été posées en ce qui concerne la nécessité et l’objet du projet d’article 5.5 ainsi que son rapport avec le chapitre 15, qui traitait des avaries communes.

138. Il a été déclaré que le projet de chapitre 15 avait trait au règlement des avaries communes et à l’applicabilité des règles contractuelles concernant les détails d’un tel règlement, alors que le projet d’article 5.5 énonçait un principe général de droit qui, d’une part, exprimait la règle généralement reconnue par les systèmes juridiques selon laquelle le sacrifice de biens appartenant à d’autres personnes était justifié dans certaines circonstances et, d’autre part, établissait une base juridique pour le traitement des avaries communes dans le projet de chapitre 15. Tout en notant qu’il était possible d’en améliorer le libellé, on a dit qu’il était utile d’énoncer ce principe, car cela pourrait faciliter l’application des Règles de York et d’Anvers (1994)

relatives aux avaries communes. Il a été déclaré en outre que le projet d’article 5.5 prévoyait une exception (en plus de celle énoncée dans le projet d’article 5.3) à l’obligation de diligence spécifiée dans les autres dispositions du projet de chapitre 5. Divers intervenants ont dit que le projet d’article 5.5 était conforme au souci de promouvoir la sécurité en mer.

139. Cependant, ce projet d’article a suscité de fortes objections concernant à la fois son optique générale, les principes qu’il énonçait et la façon dont il était rédigé. Certains de ceux qui ont critiqué le projet d’article ont dit que celui-ci devrait être supprimé, alors que d’autres estimaient que le Groupe de travail devrait en améliorer le libellé et le conserver, soit en le maintenant à sa place actuelle, soit en le reliant au projet de chapitre 15.

140. Il a été estimé que le projet d’article 5.5 créait, sans pour autant en préciser les limites, un nouveau pouvoir qui n’avait pas été énoncé auparavant dans les textes juridiques de nature similaire. On a exprimé l’opinion que le concept d’avarie commune était un concept juridique traditionnel bien établi qu’il serait fâcheux de compléter par une disposition juridique de vaste portée telle que celle qui figurait dans le projet d’article 5.5. Il a été dit en outre que ce projet d’article allait au-delà du concept traditionnel d’avarie commune (en particulier parce qu’il n’était pas limité à la notion de péril mettant en danger une opération maritime commune), qu’il favorisait de façon injustifiée le transporteur et que le projet de chapitre 15 (qui était très largement fondé sur l’article 24 des Règles de Hambourg) était suffisant pour tenir compte des situations où le transporteur devait sacrifier les marchandises pour la sécurité commune dans le cadre d’une opération maritime commune.

141. Il a été expliqué que si les marchandises avaient été sacrifiées en raison de l’état d’innavigabilité du navire et que si un lien de causalité était établi entre cet état d’innavigabilité et la nécessité de sacrifier les marchandises, le transporteur serait responsable. Toutefois, il a été répondu que le projet d’article plaçait le propriétaire des marchandises dans une situation difficile étant donné la disposition relative à la responsabilité qui figurait dans le projet d’article 6.1.3 (selon laquelle la perte ou le dommage subi par les marchandises n’était pas présumé imputable à une faute du transporteur); en particulier, il était difficile au propriétaire des marchandises de s’acquitter de la charge de la preuve qui lui incombait.

142. Il a été noté que ce projet d'article ne faisait pas mention de la protection du navire ou des marchandises contre un péril commun, qui constituait un aspect essentiel de la situation d'avarie commune. On a estimé que ce traitement incomplet du droit de sacrifier les marchandises n'était pas souhaitable et pourrait aboutir à des conséquences imprévisibles. S'agissant de la rédaction, on ne voyait pas bien quelle était la relation entre le projet d'article 5.5 et le projet de chapitre 15. En outre, il a été signalé qu'une révision éventuelle des Règles de York et d'Anvers (1994) était envisagée et que cela était une raison de plus de ne pas insérer dans le projet d'instrument des dispositions juridiques qui n'avaient pas encore fait leurs preuves. S'agissant de la façon de présenter les choses, on a dit qu'il valait mieux énoncer de façon expresse les obligations de diligence du transporteur (et associer ces obligations à des présomptions de non-responsabilité) qu'un droit de ne pas respecter une obligation de diligence. On a déclaré qu'en tout état de cause, si l'on avait besoin de principes généraux concernant les avaries communes, il était préférable de les traiter dans le contexte du projet de chapitre 15.

143. Après avoir examiné les points de vue divergents qui avaient été exprimés, le Groupe de travail a noté que certains de ses membres étaient favorables à la suppression du projet d'article 5.5 alors que d'autres préféraient qu'il soit conservé. Ces derniers estimaient que, comme il était ressorti de la discussion, cette disposition devrait encore être étudiée et clarifiée. Afin de montrer qu'il n'était pas en mesure de se prononcer sur le point de savoir si le projet d'article 5.5 devait être maintenu et qu'il devait continuer à en examiner le fond et la forme, le Groupe de travail a décidé de le placer entre crochets.

3. Projet de chapitre 7 (Obligations du chargeur)

144. Le texte du projet de chapitre 7 tel qu'il a été examiné par le Groupe de travail était le suivant:

"7.1 Sous réserve des dispositions du contrat de transport, les marchandises remises par le chargeur sont prêtes pour le transport et dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de brélage, d'immobilisation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel. Au cas où les marchandises sont livrées dans ou

sur un conteneur ou une remorque où elles ont été placées par le chargeur, celui-ci doit les arrimer, les brêler et les immobiliser dans ou sur le conteneur ou la remorque de telle manière qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention et de déchargement du conteneur ou de la remorque, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel.

7.2 Le transporteur fournit au chargeur, à sa demande, toutes les informations dont il a connaissance et les instructions qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour le chargeur pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 7.1.

7.3 Le chargeur fournit au transporteur les informations, instructions et documents qui sont raisonnablement nécessaires pour:

a) la manutention et le transport des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante;

b) respecter les règles, règlements et autres exigences des autorités concernant le transport prévu, y compris les déclarations, demandes et autorisations concernant les marchandises;

c) la compilation des données du contrat et l'émission des documents ou enregistrements électroniques relatifs au transport, y compris les renseignements visés à l'article 8.2.1 b) et c), le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat et le nom du destinataire ou l'ordre, à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur.

7.4 Les informations, instructions et documents que le chargeur et le transporteur se communiquent en vertu des articles 7.2 et 7.3 doivent être fournis en temps utile et être exacts et complets.

7.5 Le chargeur et le transporteur sont responsables l'un envers l'autre et envers le destinataire et la partie contrôlante pour toute perte ou tout dommage résultant du non-respect par l'un ou l'autre de leurs obligations respectives en vertu des articles 7.2, 7.3 et 7.4.

7.6 Le chargeur est responsable envers le transporteur pour tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et pour tout manquement à ses obligations en vertu de l'article 7.1, à moins qu'il ne prouve que ce préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences.

7.7 Si une personne identifiée comme 'chargeur' dans les données du contrat, bien qu'elle ne soit pas le chargeur tel que défini à l'article 1.19, accepte le document de transport ou l'enregistrement électronique, elle est alors a) soumise aux responsabilités et obligations qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article 11.5, et b) bénéficie des droits et exonérations dont bénéficie le chargeur en vertu du présent chapitre et du chapitre 3.

7.8 Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne à qui il a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, y compris de ses sous-traitants, employés, agents et toutes autres personnes qui agissent, soit directement soit indirectement, à sa demande ou sous sa surveillance ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le chargeur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent."

a) Article 7.1

145. Bien qu'il soit indiqué au paragraphe 112 de la note du secrétariat A/CN.9/WG.III/WP.21 que "le chargeur a pour obligation fondamentale de remettre les marchandises au transporteur conformément au contrat de transport", il a été dit qu'en fait l'obligation fondamentale du chargeur était de payer le fret. Certaines délégations ont estimé que le paiement du fret était une obligation première du chargeur, par rapport à laquelle les autres obligations étaient accessoires. Cependant, selon une autre opinion, même si le paiement du fret était l'obligation la plus importante du chargeur, cette question était déjà traitée dans le projet de chapitre 9 du projet d'instrument. Il a été suggéré, afin

de montrer plus clairement l'importance de l'obligation du chargeur de faire en sorte que les marchandises, lorsqu'elles sont remises au transporteur, soient dans un état tel qu'elles résistent au transport, de supprimer le mot "et" dans l'énoncé de l'obligation du chargeur à la première phrase du projet d'article 7.1. Cette suggestion a reçu un large soutien.

146. Il a également été dit que le texte actuel subordonnait l'obligation de remettre des marchandises prêtes pour le transport aux dispositions du contrat de transport et que, si l'intention était d'énoncer une obligation impérative, il convenait de supprimer les premiers mots du projet d'article 7.1 ("Sous réserve des dispositions du contrat de transport"). On a fait observer que, dans la rédaction actuelle, cette disposition pourrait permettre aux parties de convenir de modifier l'obligation énoncée au projet d'article 7.1. Il a été déclaré qu'un tel changement ne devrait être valable qu'entre les parties au contrat et non à l'égard des tiers. Il a également été signalé que le fait de subordonner l'obligation du chargeur de remettre les marchandises aux dispositions du contrat de transport pourrait créer une possibilité d'abus de la part d'un transporteur, qui pourrait essayer d'inclure des clauses énonçant des obligations plus lourdes. On a également dit qu'il semblait y avoir un déséquilibre entre l'obligation du transporteur de prendre soin des marchandises, telle qu'elle était énoncée au projet d'article 5.2.1, et les obligations du chargeur à l'égard des marchandises. On a fait observer que l'obligation du chargeur en ce qui concerne l'état et l'emballage des marchandises était énoncée de façon beaucoup plus détaillée que l'obligation correspondante du transporteur et que cela pourrait créer une confusion et se traduire également par des problèmes de preuve. Il a été dit qu'il serait possible d'obtenir un meilleur équilibre en suivant la démarche adoptée aux articles 12, 13 et 17 des Règles de Hambourg. Cette suggestion a été soutenue mais il a été dit à son encontre que les obligations du chargeur prévues au projet d'article 7.1 et celles du transporteur énoncées au projet de chapitre 5 étaient des obligations de nature différente et que le degré de détail de leur libellé respectif différait légèrement à juste titre.

147. Il a été suggéré de supprimer la deuxième phrase du projet d'article 7.1, étant donné que la définition de "marchandises" figurant dans le projet d'article 1.11 incluait également "tout équipement et conteneur". Il a été objecté à cette suggestion que l'inclusion de la deuxième phrase était nécessaire pour qu'il n'y ait aucun

doute que l'obligation du chargeur portait également sur le bon arrimage des marchandises dans les conteneurs ou remorques et pour répondre au souci général d'accorder une importance plus grande aux questions de sécurité. On a présenté des exemples de situations, en particulier dans le domaine des transports par navire transbordeur, où l'immobilisation des marchandises dans les remorques à bord du navire revêtait une importance particulière. Eu égard à cette préoccupation, il a été convenu de conserver la deuxième phrase. Cependant, le Groupe de travail a noté qu'il faudrait peut-être examiner de façon plus approfondie les relations entre les projets d'articles 7.1 et 1.11 à un stade ultérieur, en vue d'éviter toute incohérence éventuelle.

148. Après un débat, le Groupe de travail est convenu de supprimer le mot "et" à la deuxième ligne du projet d'article 7.1 et de placer le membre de phrase "Sous réserve des dispositions du contrat de transport" entre crochets, en attendant des consultations et des discussions complémentaires sur l'étendue de l'obligation du transporteur et la mesure dans laquelle celle-ci relevait de la liberté contractuelle. Le Groupe de travail a pris note de la suggestion tendant à établir un autre libellé reposant sur les articles 12, 13 et 17 des Règles de Hambourg. En outre, il a été dit que cette disposition devrait peut-être être réexaminée en vue d'assurer la cohérence de la terminologie dans les six langues officielles.

b) Article 7.2

149. On a exprimé l'opinion selon laquelle le projet d'article 7.2 était inapproprié, étant donné qu'il introduisait un élément subjectif dans les devoirs et obligations mutuels du chargeur et du transporteur, et parce qu'il faisait peser un fardeau supplémentaire sur le transporteur, ce qui risquait d'entraîner des procédures judiciaires inutiles. En outre, il a été déclaré qu'il ne fallait pas utiliser le projet de chapitre 7, qui portait sur les obligations du chargeur, pour établir une obligation du transporteur. En conséquence, il a été proposé que ce projet de disposition soit supprimé et que la question des informations et des instructions que le transporteur devait fournir au chargeur soit réglée au cas par cas, conformément aux pratiques commerciales existantes.

150. Cependant, selon l'opinion largement dominante, il convenait de maintenir le projet d'article 7.2, étant donné qu'il assurait un équilibre approprié entre les obligations du chargeur (énoncées dans le projet de

chapitre 7 et ailleurs) et l'obligation du transporteur de fournir au chargeur les informations dont celui-ci avait besoin pour s'acquitter de ses obligations. Il a été fait observer que, même si l'obligation mentionnée au projet d'article 7.2 n'était pas énoncée expressément, elle existait de toute façon par principe, étant donné qu'elle était essentiellement dictée par l'obligation mutuelle des parties au contrat de coopérer en toute bonne foi. À cet égard, il a été déclaré que le projet d'instrument devrait contenir une disposition (telle que celle figurant à l'article 7 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises ainsi que dans d'autres textes de la CNUDCI) selon laquelle, pour l'interprétation de l'instrument, il fallait tenir compte du respect de la bonne foi. Cependant, il a été largement estimé que, dans ce contexte particulier, il était utile d'énoncer l'obligation générale de bonne foi en incluant une disposition telle que le projet d'article 7.2.

151. En ce qui concerne le libellé de la disposition, il a été dit qu'il fallait s'assurer que, dans toutes les versions linguistiques, les mots "qui sont raisonnablement nécessaires" qualifiaient bien à la fois les "informations" et les "instructions". On s'est demandé si le projet de disposition, qui traitait essentiellement des obligations du transporteur, était bien à sa place dans un chapitre consacré aux obligations du chargeur. Il a toutefois été considéré qu'en raison du lien étroit entre le projet d'article 7.2 et les autres dispositions du projet de chapitre 7, l'endroit n'était pas nécessairement mal choisi. On a estimé que, compte tenu de la relation entre l'obligation imposée au transporteur par le projet d'article 7.2 et les obligations incombant au chargeur au titre du projet de chapitre 7, il devait s'ensuivre que ce dernier n'était pas responsable en cas d'inexécution si le transporteur ne lui fournissait pas les informations et instructions dûment demandées et qu'il serait peut-être souhaitable de le préciser. On a fait observer que l'article 7 de la Convention de Budapest exigeait la communication par écrit des informations requises dans un contexte similaire et qu'il faudrait peut-être aborder également la question de la forme dans le projet d'article 7.2.

152. Tout en tenant compte des observations qui avaient été faites, le Groupe de travail a décidé de conserver le projet de disposition afin de l'examiner en détail à une session ultérieure.

c) Article 7.3

153. Le libellé du projet d'article 7.3, qui faisait obligation au chargeur de fournir au transporteur certaines informations et instructions et certains documents, a recueilli un large soutien. Selon un avis, le fait de se référer à l'alinéa c) au "nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat" pouvait poser des problèmes dans la pratique lorsque cet élément d'information figurait par exemple dans un connaissement et que le nom du chargeur documentaire différait de celui du chargeur contractuel. Il a été proposé de remplacer les mots "données du contrat" par "document de transport". Il a été répondu que la définition du terme "données du contrat" englobait déjà toute information apparaissant dans un "document de transport". Le texte du projet d'article 7.3 a donc été considéré comme une base solide pour la reprise ultérieure des discussions.

d) Article 7.4

154. Il a été dit que le projet d'article 7.4, qui imposait au chargeur et au transporteur l'obligation réciproque de se communiquer en temps utile des informations, instructions et documents exacts et complets, constituait un bon point de départ pour la suite des discussions. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte pour complément d'examen.

e) Article 7.5

155. On a relevé que le projet d'article 7.5 imposait au chargeur comme au transporteur une responsabilité de plein droit l'un envers l'autre, ainsi qu'envers le destinataire ou la partie contrôlante, pour toute perte ou tout dommage résultant du non-respect par l'un ou par l'autre de l'obligation de fournir les informations requises conformément aux projets d'articles 7.2, 7.3 ou 7.4. Cette disposition a été jugée importante car l'inspection effective des marchandises était rare à l'époque actuelle et, par conséquent, l'échange d'informations sur ces dernières entre chargeurs et transporteurs était primordial pour assurer le succès des opérations de transport.

156. Des préoccupations ont toutefois été exprimées quant au libellé actuel du projet d'article 7.5. On a notamment estimé que le type de responsabilité établi par cette disposition n'était pas approprié étant donné que les obligations énoncées dans les projets d'articles 7.2, 7.3 et 7.4 n'étaient pas absolues et

impliquaient un jugement de valeur. Par exemple, l'article 7.3 disposait que le chargeur devait fournir les informations qui étaient "raisonnablement nécessaires". Certaines délégations ont jugé excessif que l'on impose une responsabilité de plein droit en cas d'inexécution de ce qu'elles considéraient comme une obligation souple et imprécise. Il a été dit que, dans certaines circonstances, un chargeur pouvait avoir un certain nombre de raisons de ne pas communiquer les informations en question, par exemple lorsqu'il était fondé à penser que le transporteur en disposait déjà. On a en outre estimé qu'une approche reposant sur une responsabilité de plein droit risquait d'être inappropriée, par exemple, lorsqu'un chargeur n'avait pas fourni les données devant figurer dans le document de transport mentionnées aux alinéas b) ou c) de l'article 8.2.1 avant la réception des marchandises par le transporteur (comme l'exigeait cet article). Dans ce cas, le projet d'article 7.5 entraînerait la responsabilité de plein droit du chargeur pour inexécution de l'obligation de fournir les informations "en temps utile" lui incombant au titre de l'article 7.4. Il a été dit que la disposition, dans son libellé actuel, était ambiguë et qu'on ignorait quels seraient ses effets, s'agissant de la responsabilité envers un destinataire ou une partie contrôlante ou de la question de savoir si un transporteur serait responsable envers un destinataire au cas où le chargeur n'aurait pas communiqué les données nécessaires et vice versa. Selon un avis, il faudrait peut-être faire une distinction, dans une version révisée de la disposition, entre la responsabilité contractuelle envers les autres parties concernées et la responsabilité extracontractuelle envers les tiers.

157. Une autre inquiétude avait trait au fait que la disposition ne prévoyait pas de responsabilité partagée dans les cas où le chargeur et le transporteur étaient concurremment responsables. La disposition a en outre été jugée ambiguë car on ne voyait pas bien ce que signifiaient les mots "toute perte ou tout dommage" par rapport, notamment, à l'expression "préjudice matériel ou corporel" employée dans le projet d'article 7.6. Il a été suggéré que le Groupe de travail examine cette question afin de préciser davantage ce qu'il fallait entendre par perte ou dommage. Plus généralement, on a proposé d'examiner de plus près l'obligation imposée par le projet d'article 7.5 afin d'en déterminer les multiples conséquences.

158. Il a finalement été décidé de mettre le projet d'article 7.5 entre crochets en attendant qu'il soit

réexaminé à la lumière des préoccupations et propositions mentionnées ci-dessus. Le secrétariat a été prié d'élaborer une version révisée, assortie de variantes possibles tenant compte des suggestions faites. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est généralement convenu que, lors de la révision du projet d'article 7.5, il faudrait tenir dûment compte du fait que les informations qui y étaient visées pourraient être communiquées au moyen de messages électroniques, c'est-à-dire introduites dans un système de communication électronique et reproduites avec ou sans changement pendant la transmission.

f) Article 7.6

159. On a fait observer qu'en vertu du projet d'article 7.6 la responsabilité du chargeur pour le préjudice causé par les marchandises (et l'inexécution des obligations lui incombant en vertu de l'article 7.1), reposait sur la faute à moins qu'il ne prouve que le préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait pas pu empêcher les conséquences. Il a été reconnu que le projet d'article 7.6 adoptait l'approche inverse de celle de l'article 4-6 des Règles de La Haye-Visby et de l'article 13 des Règles de Hambourg, qui prévoyaient une responsabilité de plein droit pour le préjudice causé par des marchandises dangereuses. On a estimé que le commentaire figurant au paragraphe 116 de la note du secrétariat A/CN.9/WG.III/WP.21 ne justifiait pas suffisamment ce changement par rapport aux textes existants.

160. Une délégation a considéré que la description du critère de responsabilité par référence à la notion de "chargeur diligent" était trop ambiguë. Il a été répondu qu'il s'agissait là d'un critère suffisamment souple, qui devrait être compréhensible dans tous les systèmes juridiques. Selon un avis, la charge de la preuve imposée au chargeur par le projet d'article 7.6 était plus lourde que celle que devait supporter le transporteur en vertu du projet d'article 6.1. On a fait observer que la charge de la preuve imposée par le projet d'article 7.6 était lourde, en particulier dans la mesure où le chargeur devait prouver que le préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises était dû à des événements qu'un chargeur diligent n'aurait pu éviter ou empêcher. On a proposé que cette exigence plus stricte en matière de preuve ne s'applique qu'en cas de manquement aux obligations prévues à l'article 7.1. Il a été répondu que cette exigence plus stricte était appropriée car elle

montrait clairement aux chargeurs combien la sécurité en mer était importante.

161. Étant donné que le transporteur bénéficiait d'exemptions et de limitations qui n'étaient pas accordées au chargeur, il a été proposé d'inclure le texte suivant dans le projet d'article 7.6: "Un chargeur n'est pas responsable d'une perte ou d'un dommage subi par un transporteur ou un navire résultant d'une cause quelconque en l'absence d'un acte, d'une faute ou d'une négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés". Il a été suggéré que ce texte remplace le texte actuel du projet d'article 7.6, mais soit placé entre crochets, pour indiquer que la question de la détermination de la partie sur laquelle pesait la charge de la preuve n'était pas tranchée et ferait ultérieurement l'objet de discussions. Il a également été signalé que cette proposition, pas plus que le texte actuel du projet d'article 7.6, n'abordait pas de façon appropriée l'éventualité d'une faute partiellement à l'origine du préjudice, lorsqu'un transporteur ne s'acquittait pas de ses obligations en vertu du projet d'article 7.2 et que cela contribuait au fait que le chargeur ne se conformait pas à l'article 7.6. Il a été estimé que le texte devait tenir compte de cet aspect.

162. Le texte proposé a bénéficié d'un large appui, mais plusieurs observations ont été formulées à son égard. Il a été suggéré que l'étendue de la responsabilité du chargeur au titre du projet d'article 7.6 soit examinée en fonction de plusieurs cas possibles: en premier lieu, le cas où le navire subissait des dommages causés par les marchandises elles-mêmes; deuxièmement, le cas où les marchandises causaient un préjudice à l'équipage à bord du navire; et, troisièmement, le cas où les marchandises endommageaient d'autres marchandises à bord du navire. Il a été déclaré que le texte proposé pourrait contribuer à faire en sorte que ces trois catégories de préjudices soient traitées de façon plus appropriée. Il a également été indiqué que le texte proposé conviendrait peut-être mieux pour régler la question des responsabilités du chargeur vis-à-vis des tiers, qui n'étaient pas couvertes par le texte actuel du projet d'article 7.6. Selon une autre observation concernant la proposition, celle-ci reposait en grande partie sur les Règles de La Haye et l'article 12 des Règles de Hambourg et une telle démarche reposant sur la responsabilité pour faute représentait une amélioration par rapport au texte du projet d'article 7.6. Par ailleurs, il a été indiqué qu'il pourrait être nécessaire de

reconsidérer l'emploi du mot "navire" dans le projet de proposition, au cas où le projet d'instrument s'appliquerait également au transport de porte à porte, et pas uniquement au transport de port à port. Dans le contexte du transport de porte à porte, il faudrait revoir le texte compte tenu d'autres conventions unimodales. Selon une autre observation, la référence à des tiers dans la proposition était trop large et, comme cette question était abordée par d'autres régimes concernant la sécurité, tels que la Convention sur la responsabilité et l'indemnisation dans le contexte du transport par mer de substances nocives ou dangereuses, il vaudrait mieux limiter la proposition au chargeur et au transporteur.

163. Il a été indiqué que la difficulté principale que posait le projet d'article 7.6 était que la distinction entre marchandises ordinaires et dangereuses, qui existait dans d'autres conventions maritimes, avait été éliminée du projet d'instrument. Il a été proposé d'y inclure cette distinction, de façon à ce que le chargeur réponde de plein droit des dommages causés au navire par des marchandises dangereuses. Cependant, on a fait observer qu'il importait d'évaluer les conséquences de l'inclusion d'une disposition concernant les marchandises dangereuses, eu égard en particulier aux dépenses supplémentaires qui pourraient en résulter pour les chargeurs. Il n'y a pas eu d'unanimité au sein du Groupe de travail au sujet de l'opportunité d'inclure une règle portant spécifiquement sur les marchandises dangereuses, et cette question devra être examinée plus avant.

g) Article 7.7

164. Les participants ont soutenu le texte du projet d'article 7.7, qu'ils ont considéré comme une tentative utile de traiter le cas du vendeur franco à bord, qui, bien qu'il ne soit pas le chargeur, était néanmoins mentionné en tant que tel dans le document de transport. Cependant, on s'est dit préoccupé par l'utilisation des mots "accepte le document de transport". À cet égard, il a été suggéré que l'acceptation soit comprise comme l'acte par lequel celui qui est désigné comme chargeur dans le document devenait détenteur du connaissement ou comme la façon dont il le devenait. Il a été dit que les mots précités devraient aussi être envisagés dans le contexte où un document de transport ou un enregistrement électronique non négociables étaient établis. Une autre préoccupation exprimée a porté sur

l'opportunité d'imposer aussi au vendeur franco à bord toutes les responsabilités qui étaient imposées au chargeur. À cela, il a été répondu que, comme le chargeur désigné comme tel (en tant que premier détenteur du connaissement) jouait le rôle de chargeur et exerçait tous les droits dévolus à celui-ci, il était logique qu'il doive aussi en assumer toutes les obligations. Il a été reconnu que cette question devrait être examinée plus avant. Il a été proposé d'élargir le projet de disposition pour traiter le cas où aucun chargeur n'était mentionné dans le document de transport et l'on a dit qu'en pareil cas on pourrait présumer que la personne remettant les marchandises était le chargeur. Par ailleurs, il a été estimé que la disposition devait établir une distinction plus claire entre le chargeur et le chargeur désigné dans le document de transport. Dans ce contexte, il a été suggéré d'examiner de plus près la question de savoir si la responsabilité de la "personne" visée au projet d'article 7.7 devrait être une responsabilité conjointe ou conjointe et solidaire avec celle du chargeur, ou si elle devait exclure la responsabilité du chargeur. Il a été convenu qu'il fallait examiner de façon plus approfondie les différentes opinions, préoccupations et suggestions mentionnées plus haut.

h) Article 7.8

165. Il a été déclaré que le projet d'article 7.8 énonçait le principe classique selon lequel le chargeur était responsable des actes et des omissions de ses sous-traitants, employés ou agents et que cette responsabilité était à juste titre limitée aux actes ou omissions commis dans l'exercice de leurs fonctions de sous-traitant, employé ou agent. Cependant, de vives préoccupations ont été exprimées au sujet du fait que la disposition, telle qu'elle était rédigée, imposait une responsabilité trop large au chargeur au titre des actes ou omissions de personnes auxquelles il avait délégué ses responsabilités. On a estimé que cette disposition imposait des obligations trop lourdes par comparaison à des dispositions similaires relatives au transporteur. Il a également été proposé d'améliorer le projet d'article 7.8 en se référant au projet d'article 5.2.2 qui, entre autres dispositions, permettait à un transporteur d'agir au nom du chargeur. Il a été relevé que le projet d'article 7.8 donnerait au transporteur la possibilité d'attribuer au chargeur une faute qu'il avait lui-même commise. Il a été convenu que cette question devait être examinée plus avant.

166. Il a également été convenu que la variante proposée pour le projet d'article 7.6 (voir ci-dessus par. 161) devrait être réexaminée et que la mention des agents et préposés du chargeur pourrait être supprimée, étant donné que la question pourrait être traitée dans le projet d'article 7.8.

167. Il a été estimé que la situation du chargeur à l'égard des activités de ses sous-traitants, employés ou agents devait être similaire à celle du transporteur à l'égard de ces personnes. À cet égard, il a été proposé d'aligner davantage le libellé du projet d'article 7.8 sur celui du projet d'article 6.3.2. À l'encontre de cette suggestion, il a été dit que, bien que le Groupe de travail s'efforce de maintenir un équilibre équitable entre le chargeur et le transporteur, il ne devrait pas nécessairement utiliser un libellé identique pour énoncer les responsabilités des deux parties. En fait, il a été suggéré de ne pas examiner les circonstances dans lesquelles un chargeur devrait répondre des actes d'un tiers en vertu du projet d'article 7.8 sous le même angle que celles dans lesquelles un transporteur devrait répondre des actes de tiers en vertu du projet d'article 6.3.2.

168. Il a été proposé que le texte du projet d'article soit examiné dans toutes les langues, pour veiller à ce que des termes cohérents soient utilisés pour désigner notamment les "responsabilités" ou les "obligations" du chargeur.

169. Le Groupe de travail a convenu que le projet d'article 7.8 constituait une base pour la poursuite des discussions, mais qu'il fallait tenir compte des diverses préoccupations qui avaient été exprimées en ce qui concerne son libellé actuel. À l'issue de la discussion, il a été proposé de réduire la portée de ce projet d'article de façon à ce qu'il ne vise que les obligations du chargeur susceptibles d'être déléguées.

170. Il a été convenu de conserver le texte du projet d'article 7.8 ainsi que le texte proposé plus haut au paragraphe 161 comme variante de l'actuel projet d'article 7.6, et d'examiner à nouveau ces deux textes lors d'une session ultérieure du Groupe de travail.

4. Projet de chapitre 9 (Fret)

171. Le texte du projet de chapitre 9 tel qu'examiné par le Groupe de travail était le suivant:

"9.1 a) Le fret est acquis à la livraison des marchandises au destinataire au moment et au

lieu mentionnés à l'article 4.1.3, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est acquis, intégralement ou en partie, à un moment antérieur.

b) Sauf convention contraire, aucun fret n'est dû pour des marchandises perdues avant que le fret correspondant à ces marchandises ne soit acquis.

9.2 a) Le fret est exigible lorsqu'il est acquis, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est exigible, intégralement ou en partie, à un moment antérieur ou ultérieur.

b) Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, le fret demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison.

c) Sauf convention contraire, le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle opposée par le chargeur ou le destinataire au transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi].

9.3 a) Sauf convention contraire, le chargeur est tenu de payer le fret et autres frais accessoires au transport des marchandises.

b) Lorsque le contrat de transport prévoit que la responsabilité du chargeur ou de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur cessera, intégralement ou en partie, lors d'un certain événement ou après un moment donné, cette cessation n'a aucun effet:

i) sur toute responsabilité incombant en vertu du chapitre 7 au chargeur ou à une personne visée à l'article 7.7; ou

ii) sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a, en vertu de l'article 9.5 ou autrement, une garantie suffisante couvrant le règlement de ce montant;

iii) dans la mesure où elle est incompatible avec les dispositions de l'article 12.4.

9.4 a) Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont tenus de régler le fret. Cette disposition ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

b) Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention "fret payable à destination" ou une mention similaire, cette mention avertit le destinataire qu'il peut être tenu de payer le fret.

9.5 a) [Nonobstant toute convention contraire,] lorsque et dans la mesure où, en vertu de la loi nationale applicable au contrat de transport, le destinataire est tenu d'effectuer les paiements visés ci-après, le transporteur a le droit de retenir les marchandises jusqu'à ce que le paiement:

- i) du fret, du faux-fret, des surestaries, des dommages-intérêts pour immobilisation et de toutes autres dépenses remboursables encourues par le transporteur en rapport avec les marchandises;
- ii) de tous dommages-intérêts dus au transporteur en vertu du contrat de transport;
- iii) de toute contribution à l'avarie commune due au transporteur en rapport avec les marchandises;

ait été effectué, ou qu'une garantie suffisante couvrant ce paiement ait été constituée.

b) Lorsque le paiement visé à l'alinéa a) du présent article n'a pas été effectué, ou ne l'a pas été intégralement, le transporteur a le droit de vendre les marchandises (conformément à la procédure éventuellement prévue par la loi nationale applicable) et de prélever les montants qui lui sont dus (y compris les dépenses liées à ce recours) sur le produit de cette vente. Tout solde

du produit de cette vente est mis à la disposition du destinataire."

a) Article 9.1

172. À titre de commentaire général, on a dit que ni les Règles de La Haye ni les Règles de Hambourg ne contenaient de dispositions sur le fret et qu'il n'était pas certain que le projet d'instrument gagnerait à traiter cette question. Si des dispositions sur le fret devaient être insérées, elles devraient être équilibrées et, par exemple, régler de manière appropriée la situation où des marchandises totalement endommagées étaient livrées (auquel cas, d'après le libellé actuel, la totalité du fret était exigible). Il a néanmoins été répondu que, dans le cas de marchandises endommagées, le fret déjà payé ou dû était compris dans la demande de dommages-intérêts. D'autres réserves ont été exprimées quant à l'insertion de dispositions sur le fret au motif que les pratiques variaient considérablement d'un secteur à l'autre et que cette situation serait encore plus compliquée si le projet d'instrument s'appliquait au transport de porte à porte.

173. On s'est toutefois dit favorable dans l'ensemble à l'inclusion de dispositions sur le fret qui respectaient le principe de la liberté contractuelle, car celles-ci contribueraient à l'unification de ce domaine du droit maritime, eu égard en particulier au fait qu'un certain nombre de pays avaient adopté dans leur législation des règles différentes concernant le paiement du fret. Il a été dit que, si le projet d'instrument devait s'appliquer au transport de porte à porte, il faudrait alors tenir compte des dispositions relatives au fret figurant dans les conventions unimodales existantes.

174. Le Groupe de travail a entrepris d'examiner ce qu'il fallait entendre par "acquis à la livraison". On a dit que cette expression signifiait que la créance existait au moment de la livraison. On a estimé que la disposition devrait faire une distinction plus claire entre le moment où naissait une créance et celui où elle était acquise. Des éclaircissements ont aussi été demandés sur la signification du mot "acquis" employé dans le projet d'article 9.1. Il a été répondu que ce mot désignait une créance à recevoir qui pouvait toutefois être effectivement exigible à une date ultérieure. Selon un avis, cette distinction était d'autant plus évidente que le projet d'article 9.1 traitait la question de savoir quand le fret était acquis, alors que le projet

d'article 9.2 traitait celle de savoir quand le fret était exigible. Des inquiétudes quant à la clarté de cette disposition ont cependant persisté. On a également fait observer que le projet d'article 9.1 prévoyait que le transporteur n'avait pas droit au fret avant d'avoir effectué le transport mais que les parties pouvaient conclure une convention contraire sur ce point. On a estimé que, si le moment où le fret devenait exigible devait pouvoir être déterminé librement, la question de savoir si la créance au titre du fret naissait ou non ne devait pas pouvoir être négociée par les contractants. Des avis différents ont été exprimés au sein du Groupe de travail quant à la signification des mots "acquis" et "dû". On est convenu qu'il faudrait s'efforcer d'être plus clair dans les versions futures de cette disposition. De l'avis général, les parties devraient être libres de déterminer par contrat à quel moment le fret était acquis et quand son paiement était exigible. En outre, il a été proposé d'énoncer expressément, dans la disposition, que le montant du fret devrait être fixé par convention entre les parties.

175. En ce qui concerne la disposition selon laquelle le fret est acquis à la livraison des marchandises, il a été estimé que, si un chargeur ne remettait pas les marchandises au transporteur comme convenu, ce dernier aurait néanmoins le droit de recevoir au moins une partie du fret. À cela, il a été répondu que la liberté contractuelle assurait une souplesse suffisante pour régler les questions de ce type.

176. En ce qui concerne l'alinéa b) du projet d'article 9.1, il a été estimé que cette disposition était rédigée en termes trop généraux. À cet égard, il a été dit qu'en indiquant simplement qu'aucun fret n'était dû pour des marchandises perdues avant que le fret correspondant à ces marchandises ne soit acquis, on énonçait une disposition trop vague. Il a été suggéré de préciser l'effet de cette disposition par référence à différentes causes de non-livraison, par exemple celles dont le transporteur était responsable, celles dont personne n'était responsable (force majeure) et celles dont le chargeur était responsable.

177. Il a été relevé qu'il existait des règles, des pratiques et des règlements, y compris des règles élaborées au niveau régional, par exemple celles de la COCATRAM (Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo), qui abordaient des questions telles que la monnaie du fret, les effets de la dévaluation ou de l'appréciation de la monnaie, ainsi

que le droit du transporteur d'inspecter les marchandises et de corriger le montant du fret s'il était constaté que la base de calcul de celui-ci était inexacte. Il a été dit que le projet d'instrument ne devrait pas empiéter sur des arrangements actuels ou futurs de cette nature.

b) Article 9.2

178. En ce qui concerne la structure du projet d'article 9.2, il a été signalé que le projet de chapitre 9 établissait une distinction entre les conditions dans lesquelles l'obligation de payer le fret naissait (qui faisaient l'objet du projet d'article 9.1) et les circonstances dans lesquelles le fret devenait exigible (qui faisaient l'objet du projet d'article 9.2).

179. Une préoccupation a été exprimée à propos des relations et du manque de cohérence éventuel entre les alinéas 9.1 a) et 9.2 b). En supposant que, en application de l'alinéa 9.1 a), le fret était acquis à la livraison des marchandises, on s'est interrogé au sujet des circonstances visées à l'alinéa 9.2 b), dans lesquelles les marchandises seraient perdues ou endommagées ou ne seraient pas pour une autre raison livrées. Il a été répondu que l'alinéa 9.2 b) ne visait que le cas où il avait été stipulé que le fret était payable d'avance, cas qui serait probablement le plus fréquent dans la pratique eu égard à l'inclusion générale, dans les documents de transport, de clauses sur le moment où le fret était acquis. Pour tenir compte de la préoccupation exprimée, il a été proposé de modifier l'alinéa 9.2 b) de la façon suivante: "Lorsque le fret est acquis avant la livraison des marchandises, la perte, l'endommagement et/ou le défaut de livraison des marchandises au destinataire ne rendent pas le fret acquis non exigible, quelles que soient les causes de cette perte, de cet endommagement et/ou de ce défaut de livraison".

180. Il a été signalé que, si le projet d'instrument devait régir le transport non maritime dans le contexte de contrats de transport de porte à porte, il faudrait accorder une attention particulière aux relations et aux conflits possibles entre le régime maritime, en vertu duquel le fret restait exigible même si les marchandises étaient perdues, et d'autres régimes unimodaux, tel que celui établi par la CMR, en vertu duquel le transporteur était tenu de rembourser le fret si les marchandises étaient perdues.

181. Plus généralement, il a été dit que la mise en place d'un régime international dans le cadre duquel le fret restait exigible malgré la perte des marchandises, même si elle était conforme à un certain nombre de législations nationales, pourrait être considérée par certains comme inéquitable et difficile à justifier dans un instrument international uniforme. Il a été déclaré qu'il ne fallait pas essayer de donner une solution uniforme à cette question, qui devrait être régie par les législations nationales. Cependant, il a été indiqué que le principe selon lequel le fret restait exigible même si les marchandises étaient perdues n'était pas défavorable au chargeur. En effet, si les marchandises étaient perdues, le montant du fret serait ajouté à la valeur des marchandises aux fins du calcul de la réparation en application du projet d'article 6.2. Si le fret était inclus, le montant de la réparation serait par conséquent calculé sur la base d'une valeur plus élevée.

182. En ce qui concerne l'alinéa 9.2 c), on a demandé pourquoi celui-ci excluait toute compensation, sauf convention contraire. Il a été déclaré qu'une telle règle pourrait aller à l'encontre du droit général des obligations dans certains pays. Selon une opinion contraire, la règle énoncée dans l'alinéa 9.2 c) était satisfaisante, car elle insistait sur le fait que les parties devaient convenir entre elles de la compensation éventuelle, ce qui empêchait une compensation unilatérale de la part du chargeur. Il a été dit que cette règle était conforme au principe général sur lequel reposait le projet de chapitre 9, c'est-à-dire que l'autonomie des parties devait prévaloir en ce qui concerne le fret. En vue de concilier les deux positions, un large soutien a été exprimé en faveur de l'inclusion dans le projet de disposition des mots actuellement placés entre crochets ("lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi").

183. Après discussion, il a été convenu à titre provisoire, en vue de la poursuite de la discussion à un stade ultérieur, de restructurer le projet d'article 9.1: les alinéas 9.1 a) et 9.2 a) seraient fusionnés, l'alinéa 9.1 b) constituerait une disposition distincte et les alinéas 9.2 b) et 9.2 c) seraient également fusionnés. Il a également été convenu à titre provisoire qu'une clarification appropriée devrait être apportée pour limiter l'application des alinéas 9.2 b) et c) aux cas où un accord exprès avait été conclu par les parties.

c) Article 9.3

184. On a noté que l'alinéa a) du projet d'article 9.3 énonçait une règle de repli non impérative pour le cas où le contrat de transport ne réglait pas la question de savoir qui devait payer le fret et les autres frais accessoires.

185. On a aussi noté que le projet d'instrument ne précisait pas ce que recouvrait l'expression "frais accessoires au transport des marchandises", que l'on pouvait interpréter comme englobant un éventail relativement large d'indemnités telles que les surestaries (indemnités dues en cas d'immobilisation du navire au-delà des délais prévus dans le contrat pour des opérations telles que le chargement ou le déchargement), d'autres indemnités pour immobilisation, les contributions aux avaries communes et d'autres frais remboursables encourus par le transporteur. Il a été répondu que comme ces frais se limitaient à ceux qui étaient "accessoires au transport des marchandises", ils n'engloberaient que ceux dont le transporteur était en droit de demander le remboursement au chargeur; par exemple, lorsque celui-ci disposait gratuitement d'un conteneur appartenant au transporteur mais l'utilisait au-delà de la période convenue, il était tenu d'en payer le coût d'utilisation au-delà de cette période. Les marchandises pouvaient également occasionner des frais au transporteur, par exemple si les autorités douanières refusaient de les laisser entrer; toutefois, il a été estimé que ces frais relevaient davantage du champ d'application du projet d'article 7.6 et en particulier de la version révisée de ce projet d'article qui avait été proposée (voir plus haut, par. 161). Le Groupe de travail a pris note de ces déclarations mais n'a pris aucune décision sur le point de savoir s'il fallait préciser davantage le sens de cette expression.

186. S'agissant de l'alinéa b) du projet d'article 9.3, il a été noté que celui-ci tenait compte des situations, concernant en particulier les opérations commerciales effectuées dans le cadre de chartes-parties (lesquelles n'étaient pas traitées par le projet d'instrument), ou l'affrètement, ayant payé d'avance une partie du fret ou ayant transféré à un chargeur le droit de faire transporter les marchandises, souhaitait être libéré de toute autre obligation concernant le transport. Dans une telle situation, les parties feraient figurer dans la charte-partie une clause (souvent appelée dans la pratique clause de cessation de responsabilité) stipulant

que la responsabilité de l'affréteur concernant le fret cesserait lors du chargement des marchandises; cela signifiait que le transporteur devait demander le paiement du fret au propriétaire des marchandises ou au chargeur et pouvait à cet effet faire valoir une sûreté (ou un gage) sur les marchandises.

187. En ce qui concerne l'applicabilité de l'alinéa b) du projet d'article 9.3 aux contrats de transport régis par le projet d'instrument, il a été noté que, normalement, la responsabilité du chargeur ne prendrait pas fin lors d'événements tels que le chargement des marchandises ou le transfert du connaissance (et que, pour autant, ce projet de disposition n'était pas nécessaire). Toutefois, si les parties faisaient figurer dans le contrat de transport régi par le projet d'instrument une disposition ayant l'effet d'une clause de cessation de responsabilité (ce qui, a-t-on reconnu, ne serait pas fréquent dans la pratique), ou si une clause de cessation de responsabilité devenait partie intégrante du connaissance du fait que les clauses et conditions de la charte-partie y étaient incorporées par référence (et que cette clause avait effectivement pour effet de mettre fin à la responsabilité du chargeur de payer le fret et les autres frais accessoires, ce qui n'était pas nécessairement le cas étant donné la façon dont les clauses de cessation de responsabilité incorporées par référence étaient interprétées par les tribunaux), le projet d'article 9.3 b) ferait en sorte que le chargeur resterait obligé envers le transporteur comme il est indiqué aux sous-alinéas i), ii) et iii). Il a été noté que ce projet d'article était impératif, c'est-à-dire qu'il l'emportait sur toute convention conclue par les parties.

188. Un certain appui a été exprimé en faveur du projet d'alinéa 9.3 b), qui garantirait que le fret dû au transporteur ne reste pas impayé, mais il a aussi suscité une opposition et des critiques considérables. On a dit qu'il était injustifié que cette disposition soit impérative alors qu'il n'y avait aucune nécessité de protéger une partie plus faible et que, d'une manière générale, il ne fallait pas restreindre la liberté contractuelle, étant donné que les parties pourraient avoir de bonnes raisons de déterminer par contrat la façon dont les obligations du chargeur devaient être traitées. Il a également été dit que cette disposition était libellée de façon trop générale puisque son sous-alinéa b) ii) s'appliquait à "tout montant" dû au chargeur, sans qu'il soit tenu compte de la mesure dans laquelle la clause de cessation de responsabilité avait

libéré le chargeur de son obligation de paiement. En outre, ce projet de disposition n'avait pas sa place dans le projet de chapitre 9 relatif au fret étant donné qu'elle faisait référence à toute responsabilité découlant du chapitre 7 (lequel couvrait un large éventail d'obligations incombant au chargeur en plus de celle de payer le fret). Il a également été dit qu'il faudrait étudier attentivement la question de savoir si cette disposition obligatoire devait être appliquée à toutes ces obligations.

189. Le Groupe de travail a pris note des critiques concernant le projet d'alinéa 9.3 b) et a décidé de ne pas prendre de décision à son sujet avant de l'avoir étudié de façon plus approfondie et notamment d'avoir examiné le contexte pratique dans lequel il s'appliquait.

190. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pas achevé l'examen du projet de chapitre 9. Il a été convenu d'examiner, à sa dixième session, les dispositions restantes de ce projet de chapitre ainsi que du projet d'instrument.