

Article 11

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

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

Article 14

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

Article 16

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

Article 17

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

Article 19

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

Article 20

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

Article 21

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

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

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

Article 23

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

Article 24

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

Article 25

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

* 25 février 1976.

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Pages</i>		<i>Pages</i>
Article 2. — Domaine d'application	284	Quatrième partie. — Documents de transport	309
Article 3. — Interprétation de la Convention	286	Article 14. — Emission du connaissance	309
Deuxième partie. — Responsabilité du transporteur	286	Article 15. — Contenu du connaissance	309
Article 4. — Durée de la responsabilité .	286	Article 16. — Connaissance : réserves et force probante	311
Article 5. — Règles générales (sur la responsabilité du transporteur)	288	Article 17. — Garanties données par le chargeur	313
Article 6. — Limites de la responsabilité	296	Article 18. — Documents autres que les connaissances	314
Article 7. — Recours judiciaires	301	Cinquième partie. — Droits et actions	314
Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité	301	Article 19. — Avis de perte, de dommage ou de retard	314
Article 9. — Marchandises en pontée . . .	302	Article 20. — Prescription de l'action	315
Article 10. — Responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitué	304	Article 21. — Compétence	317
Article 11. — Transport par transporteurs successifs	305	Article 22. — Arbitrage	319
Troisième partie. — Responsabilité du chargeur	306	Sixième partie. — Dispositions dérogatoires à la Convention	320
Article 12. — Règle générale	306	Article 23. — Clauses contractuelles	320
Article 13. — Règles particulières sur les marchandises dangereuses .	306	Article 24. — Avaries communes	321
		Article 25. — Autres conventions	322

I. — Introduction

1. Conformément à une décision que la Commission a prise à sa septième session (13-17 mai 1974), le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes à sa huitième session (10-21 février 1975) a été transmis aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour qu'ils fassent connaître leurs observations. Toutes les observations reçues par le Secrétariat à la date du 27 janvier 1976 sont reproduites dans le document A/CN.9/109*.

2. A sa septième session, la Commission a également prié le Secrétariat d'établir une analyse de ces observations pour qu'elle puisse les examiner lors de sa neuvième session. On trouvera cette analyse dans le présent document.

3. Pour procéder à cette analyse, on a rassemblé toutes les observations relatives à un article donné puis on les a présentées dans l'ordre des paragraphes ou alinéas de l'article auxquels elles se rapportent. Dans les cas où elles intéressent l'ensemble d'un article et non un paragraphe particulier elles ont été analysées sous le titre "Article dans son ensemble". Le cas échéant, on a fait figurer sous cette rubrique un résumé des principales observations concernant l'article en question.

4. Lorsqu'un texte de disposition a été proposé en vue de modifier le texte actuel du projet de convention, il n'est reproduit dans l'analyse que s'il implique une modification de fond. Les suggestions de caractère

purement rédactionnel ne sont ni reproduites ni exposées dans l'analyse, mais le nom du gouvernement ou de l'organisation qui les a faites est indiqué à la fin du développement relatif à l'article ou au paragraphe en cause. Pour voir quelle est la nature exacte de leur proposition, il suffit de se reporter au document A/CN.9/109*, où sont consignées les observations dudit gouvernement ou de ladite organisation.

Abréviations

5. Dans le présent document, les noms des organisations internationales qui ont présenté des observations sur le projet de convention sont abrégés comme suit :

OCTI	Office central des transports internationaux par chemins de fer, Berne
ICS	Chambre internationale de la marine marchande
CMI	Comité maritime international
Groupe de travail CMI/CCI	Groupe de travail mixte Comité maritime international/Chambre de commerce internationale sur la responsabilité et l'assurance**
INSA	Association internationale des armateurs
IUMI	Union internationale d'assurances transports

6. Les observations font souvent référence à certaines conventions internationales de transports. Dans l'analyse ci-après, les titres de ces conventions sont abrégés comme suit :

** Le rapport de ce Groupe de travail a été présenté par le CMI et est reproduit dans le document A/CN.9/109 avec les observations du CMI.

* Reproduit plus haut dans le présent volume, deuxième partie, IV, 1.

Convention de Bruxelles de 1924	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Bruxelles, 25 août 1924 (Société des Nations, <i>Recueil des Traités</i> , vol. CXX, p. 157; CNUDCI, <i>Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international</i> , vol. II, chap. II)
Protocole de Bruxelles de 1968	Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, Bruxelles, 23 février 1968 (CNUDCI, <i>Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international</i> , vol. II, chap. II)
Convention de Varsovie de 1929	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Varsovie, 12 octobre 1929 (Société des Nations, <i>Recueil des Traités</i> , vol. CXXXVII, p. 11)
Protocole de La Haye de 1955	Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929. La Haye, 28 septembre 1955 (Nations Unies, <i>Recueil des Traités</i> , vol. 478, p. 371)
Protocole de Montréal n° 4	Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Montréal, 25 septembre 1975. (Document OACI 9148.)
Convention CMR	Convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route. Genève, 19 mai 1956 (Nations Unies, <i>Recueil des Traités</i> , vol. 399, p. 189)
Convention CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, Berne, 25 octobre 1962 (Nations Unies, <i>Recueil des Traités</i> , vol. 241, p. 336)
Convention d'Athènes de 1974	Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, 1974. Athènes, 13 décembre 1974 (Document OMCI, numéro de vente : 75.03.E.)

II. — Analyse des observations

A. — Observations relatives au projet de convention dans son ensemble

1. La majorité de ceux qui ont fait des observations sur le projet de convention dans son ensemble ont estimé que ses dispositions étaient en général acceptables (Afghanistan, Allemagne, République fédérale d', Autriche, Belgique, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, Hongrie, Niger, Norvège, République démocratique allemande, République socialiste soviétique d'Ukraine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Tchécoslovaquie). Néan-

moins, à l'exception de l'Afghanistan, ils ont tous indiqué qu'il se posait encore certains problèmes que, sous sa forme actuelle, le projet ne résolvait pas et suggéré des solutions appropriées¹.

2. Ceux qui ont ainsi répondu ont expliqué qu'ils approuvaient le projet de convention dans son ensemble pour les raisons suivantes :

a) Le projet dans son ensemble était le fruit d'un compromis équitable et soigneusement élaboré entre les intérêts parfois divergents des parties à un contrat de transport de marchandises par mer (Belgique, Danemark, Finlande, Hongrie, Norvège et Suède);

b) Les règles proposées dans le projet de convention apportaient en général aux questions qu'elles visaient une solution plus satisfaisante que les règles correspondantes figurant dans la Convention de Bruxelles de 1924 (Allemagne, République fédérale d', Autriche, Belgique, Etats-Unis d'Amérique, Finlande et Norvège);

c) Les dispositions du projet concordaient avec les règles internationales relatives au transport de marchandises par d'autres moyens de transport, ce qui faciliterait l'harmonisation du droit régissant le transport international des marchandises (Autriche, Hongrie, République démocratique allemande et Suède);

d) Le projet faciliterait le commerce international tant du fait qu'il résolvait certains problèmes juridiques qui se posaient fréquemment en matière de transport de marchandises par mer, que parce qu'il contenait des dispositions pouvant résister à l'évolution des techniques de transport (Afghanistan, Allemagne, République fédérale d', Hongrie et République démocratique allemande);

e) Le projet constituait une base adéquate pour l'adoption d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer (Danemark, Norvège, Royaume-Uni et Suède);

f) En établissant le projet de convention, il avait été dûment tenu compte des principes énoncés dans la résolution adoptée le 15 février 1971 par le Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes concernant la révision de la Convention de Bruxelles de 1924 (TD/B/C.4/86, annexe I)² (Tchécoslovaquie).

3. Dans quelques-unes des réponses, il a été formulé des réserves quant à l'acceptabilité du projet de convention en tant que base pour l'établissement d'une nouvelle convention remplaçant la Convention de Bruxelles de 1924 et il a été indiqué qu'une nouvelle convention qui serait fondée sur les dispositions dudit projet aurait des effets néfastes sur le commerce international (Pays-Bas, Chambre internationale de la marine marchande et Union internationale d'assurances transports). Bien qu'exprimées parfois en termes généraux, les principales réserves relevées dans toutes ces réponses avaient trait au régime de responsabilité du transporteur, tel qu'il découlerait de

¹ Leurs observations sont résumées plus loin, au-dessous des articles du projet de convention auquel elles se rapportent.

² Cette résolution est également reproduite dans l'*Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, deuxième partie, III, annexe 11.

l'article 5. Ces réserves sont indiquées dans l'analyse des observations relatives à cet article.

B. — Observations relatives à certaines dispositions du projet de convention

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. — Définitions

Observations relatives à l'ensemble de l'article

1. Le Mexique a suggéré d'inclure une définition du "chargeur" dans le projet de convention, puisque celui-ci contenait déjà des définitions des autres parties au contrat de transport directement intéressées, c'est-à-dire le "transporteur" ou "transporteur contractuel" (par. 1 de l'article premier), le "transporteur substitué" (par. 2 de l'article premier), et le "destinataire" (par. 3 de l'article premier)³. Le Mexique a proposé de définir le terme "chargeur" de la façon suivante : "chargeur" signifie toute personne qui conclut pour son propre compte ou celui d'une autre personne un contrat de transport de marchandises par mer avec un transporteur."

2. Les Philippines ont estimé que le projet de convention devrait également définir le terme "affréteur", en vue surtout de préciser si le terme "transporteur" s'entendait aussi d'un "affréteur"⁴. A cet effet, elles ont proposé la formule suivante :

"Affréteur" signifie toute personne qui loue un navire ou une partie d'un navire ou en acquiert l'utilisation pour transporter des marchandises par mer d'un port à un autre pour son propre compte ou le compte d'autrui, moyennant le paiement d'une rémunération."

3. La Tchécoslovaquie a exprimé l'opinion que l'article premier devrait contenir une définition de l'expression "transport par mer" qui engloberait également le transport par les voies d'eau intérieures accessibles aux navires de haute mer.

4. Les Etats-Unis ont estimé que, pour plus de clarté, il conviendrait d'inclure dans le projet de convention une définition des "marchandises dangereuses" rédigée de la façon suivante :

"L'expression "marchandises dangereuses" désigne les explosifs, les marchandises inflammables ou toutes autres marchandises quelle qu'en soit la forme ou la quantité, qui sont considérées comme comportant un danger ou un risque pour la vie, la santé ou les biens en vertu d'accords internationaux, des lois ou règlements du pays dont le navire bat

³ Il est à noter que l'Association internationale des armateurs a également suggéré de donner une définition de ce qu'il y a lieu d'entendre par le terme "chargeur" au cas où sa proposition de modifier le paragraphe 1 de l'article premier en remplaçant les mots "un chargeur" par les mots "une personne disposant des marchandises" ne serait pas acceptée.

⁴ La République fédérale d'Allemagne a suggéré d'inclure dans le paragraphe 4 de l'article 2 une définition du terme "contrat d'affrètement". Voir plus loin l'analyse des observations relatives au paragraphe 4 de l'article 2.

pavillon ou des lois ou règlements du pays du port de chargement ou de déchargement."

Article premier, paragraphe 1

Définition du "transporteur" ou "transporteur contractuel"

5. La Hongrie a estimé satisfaisante la définition du "transporteur contractuel" et a approuvé la distinction faite entre cette expression et celle de "transporteur substitué".

6. Le Canada et la France ont suggéré de supprimer l'expression "transporteur contractuel". Le Canada a précisé que son inclusion pourrait donner à entendre que l'agent de transport (agent du navire) se verrait conférer de plus grandes responsabilités et qu'elle laisserait planer des doutes quant au droit du chargeur, souvent exercé au Canada, de conclure un contrat de transport directement avec le transporteur qui devait assurer le transport des marchandises. La France a fait observer qu'il serait souhaitable de s'abstenir de mentionner le "transporteur contractuel" pour aligner le texte du projet sur celui de la Convention d'Athènes de 1974 et elle a proposé de libeller le premier paragraphe de la façon suivante :

"Transporteur" signifie toute personne par qui ou au nom de qui un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur, que le transport soit effectivement assuré par le transporteur ou par un transporteur substitué."

7. Les Philippines ont proposé de donner du "transporteur" une définition distincte de celles du "transporteur contractuel" et du "transporteur substitué" et qui pourrait être la suivante :

"Transporteur" signifie toute personne qui s'engage à réaliser un transport de marchandises par mer moyennant rémunération."

8. La Sierra Leone a estimé nécessaire de préciser si le terme "transporteur" recouvrait également les mandataires du transporteur, comme semblait l'indiquer la définition actuelle.

9. Les Etats-Unis ont proposé de remplacer au paragraphe 1 les mots "au nom de laquelle" par les mots "avec l'autorisation de laquelle", de manière à indiquer clairement que toute personne agissant au nom d'un "transporteur" ou d'un "transporteur contractuel" lors de la conclusion d'un contrat de transport devait avoir reçu l'autorisation nécessaire à cet effet.

10. Faisant valoir qu'il peut se faire qu'un destinataire conclue un contrat de transport en louant une partie d'un navire, l'Association internationale des armateurs a suggéré de remplacer les mots "un chargeur" par les mots "une personne disposant des marchandises".

Article premier, paragraphe 2

Définition du "transporteur substitué"

11. La Hongrie a approuvé la définition de l'expression "transporteur substitué" ainsi que la dis-

inction établie entre cette notion et celle de "transporteur contractuel".

12. Le Canada a proposé de supprimer la définition de l'expression "transporteur substitué", estimant que les conséquences juridiques découlant du fait qu'un transporteur confiait à un tiers tout ou partie du transport effectif des marchandises devaient être déterminées par le droit et la pratique commerciale internes.

13. Les Pays-Bas ont proposé de définir le "transporteur substitué" comme "le propriétaire du navire qui transporte les marchandises", de manière à faciliter l'identification du "transporteur substitué", particulièrement dans les cas où il existe une succession d'affrètements à temps et d'affrètements au voyage ou lorsque le transporteur contractuel sous-traite l'exécution du transport des marchandises à un tiers et que celui-ci fait exécuter le transport par une autre personne encore.

14. Ayant proposé de supprimer du paragraphe 1 l'expression "transporteur contractuel", la France a suggéré de définir l'expression "transporteur substitué" de la façon suivante :

"Transporteur substitué" signifie toute personne à qui le transporteur a confié l'exécution de tout ou partie du contrat de transport de marchandises."

Article premier, paragraphe 3

Définition du terme "destinataire"

15. Les Philippines ont suggéré de compléter la définition du terme "destinataire" en précisant les conditions dans lesquelles une personne devait avoir été "habilitée à prendre livraison des marchandises" pour être désignée par ce terme, de manière à exclure la possibilité que celui-ci puisse s'entendre d'une personne autorisée à prendre livraison des marchandises en vertu d'une décision judiciaire. La définition pourrait donc être libellée de la façon suivante :

"Destinataire" signifie la personne habilitée, selon les termes du contrat de transport ou du connaissance, à prendre des marchandises."

16. La France a suggéré de compléter et de préciser la définition et a proposé le texte ci-après, qui s'inspire de la législation française de 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime :

"Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu du contrat de transport; c'est celle dont le nom est indiqué dans le connaissance à personne dénommée, celle qui présente le connaissance à l'arrivée [des marchandises] lorsque le connaissance est au porteur; c'est le dernier endossataire dans le connaissance à ordre."

17. Le Canada a estimé que le terme "destinataire" devait désigner à la fois les personnes en mesure de remettre le connaissance et celles qui pouvaient pour d'autres raisons être "habilitées à prendre livraison des marchandises". Le libellé suivant a été proposé :

"Destinataire" signifie la personne désignée dans un connaissance, l'endossataire de ce dernier ou la personne habilitée à prendre livraison des marchandises."

Article premier, paragraphe 4

Définition du terme "marchandises"

18. Le Canada, la République socialiste soviétique de Biélorussie et l'Union des Républiques socialistes soviétiques ont suggéré d'exclure de la définition les mots "y compris les animaux vivants", qui paraissaient inutiles. L'URSS a précisé qu'ils étaient superflus, le paragraphe 5 de l'article 5 du projet de convention traitant en détail de la responsabilité des transporteurs en ce qui concerne ce genre de marchandises. La Chambre internationale de la marine marchande a préconisé d'exclure expressément les animaux vivants de la définition des "marchandises" et, en conséquence, du domaine d'application du projet de convention. A son avis, le transporteur pouvait fort bien n'être disposé à transporter des animaux vivants que s'il était autorisé à conclure un contrat spécial tenant compte des problèmes particuliers inhérents à ce genre de transport. La Finlande a réservé sa position quant à la question de savoir si les animaux vivants devaient être considérés comme "marchandises" aux fins du projet de convention.

19. Le Canada, les Pays-Bas et la Chambre internationale de la marine marchande ont préconisé de modifier la définition du terme "marchandises" pour en exclure expressément les bagages de passagers, qui font l'objet de la Convention d'Athènes de 1974. Le Royaume-Uni s'est déclaré en faveur d'une définition dans laquelle le terme "marchandises" recouvrirait également les bagages non accompagnés, la Convention d'Athènes ne s'appliquant pas à ce type de cargaison.

20. Le Japon a proposé que la définition du terme "marchandises" n'englobe ni les emballages, ni les conteneurs ou autres unités de transport similaires. Plusieurs de ceux qui ont répondu (le Canada, le Japon, qui a formulé cette proposition à titre de solution de rechange, et l'Association internationale des armateurs) ont été d'avis que seuls les emballages durables, négociables et réutilisables, tels que des conteneurs, devraient être considérés comme "marchandises"; ils ont fait valoir que le projet de convention ne devait pas avoir pour effet que le transporteur soit tenu pour responsable de l'usure ou des détériorations résultant de l'utilisation normale d'autres types d'emballages qui n'impliquaient pas nécessairement que les marchandises emballées soient endommagées. A ce propos, le Canada a proposé la définition suivante⁵ :

"Marchandises" signifie toute sorte de biens devant être transportés en vertu d'un contrat de transport, à l'exclusion des bagages de passagers, et

⁵ Ce texte est également fondé sur les observations formulées par le Canada au sujet du paragraphe 4 et dont il est question plus haut aux paragraphes 18 et 19 du présent document.

lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans une unité de transport similaire, de ladite unité de transport.”

L'Association internationale des armateurs a proposé la définition ci-après :

“Marchandises” signifie toute sorte de biens, y compris les animaux vivants, lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport ou emballage durable similaire; le terme “marchandises” désigne également ladite unité de transport ou ledit emballage fourni par le chargeur.”

21. Les Philippines ont suggéré de supprimer les mots “fourni par le chargeur”, estimant que l'emballage devait être considéré comme faisant partie des “marchandises”, quelle que fût la personnalité de celui qui le fournissait.

22. Le Niger a demandé qu'au cas où la définition des “marchandises” figurant au paragraphe 4 de l'article premier serait confirmée, il soit spécifié qu'en ce qui concerne le calcul du prix du transport des marchandises voyageant par conteneurs, le poids de ces caisses vides devait être déduit.

Modifications de forme

23. Les Philippines et l'Office central des transports internationaux par chemins de fer ont proposé des modifications de forme qui ne concernent que la version française du paragraphe 4 de l'article premier.

Article premier, paragraphe 5

Définition de l'expression “contrat de transport”

24. La Finlande a approuvé la définition du “contrat de transport”, qui aurait pour effet d'étendre l'application du projet de convention aux cas où il n'est pas établi de connaissance. En revanche, le Canada a proposé de modifier cette définition de façon que les termes “contrat de transport” ne désignent qu’“un contrat dont l'existence est prouvée par un connaissance”⁶.

25. La République socialiste soviétique de Biélorussie, la République socialiste soviétique d'Ukraine et l'Union des Républiques socialistes soviétiques ont estimé qu'il conviendrait de disposer dans ce paragraphe que le “contrat de transport” devait être conclu par écrit.

26. La France a proposé de compléter la définition de manière à préciser qu’“en vertu de ce contrat, le destinataire peut exercer les droits du chargeur et être soumis à ses obligations”. Elle a fait observer qu'à défaut d'une telle disposition, la situation juridique du

destinataire serait, lorsque aucun connaissance n'aurait été établi, déterminée par les dispositions des législations nationales qui différaient sur ce point.

27. La Chambre internationale de la marine marchande a proposé d'exclure de la définition certains contrats spéciaux qui sont généralement négociés dans des conditions de libre marché, tels que les contrats relatifs au transport d'un volume important de marchandises, et les contrats relatifs au transport d'effets personnels, de véhicules et de marchandises expérimentales. Elle a fait observer que dans cette dernière catégorie de cas, il était difficile au transporteur d'apprécier la valeur à assurer des biens transportés et que la meilleure solution était donc de laisser le chargeur déterminer le degré de protection dont il avait besoin dans le contrat et se couvrir par une assurance.

28. Les Etats-Unis ont estimé que le membre de phrase “une marchandise déterminée d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées” devrait être supprimé car il laissait planer un doute sur la question de savoir si la définition du “contrat de transport” englobait les cas où les marchandises n'étaient pas “déterminées” ou devaient être transportées par le transporteur au-delà du port de déchargement.

29. Le Canada a suggéré de remplacer dans la définition le mot “port” par le mot “endroit”, et les Pays-Bas d'ajouter, après les mots “d'un port à un autre”, les mots “ou d'un lieu à un autre”. Les Pays-Bas ont précisé que la modification qu'ils proposaient visait à garantir que la définition du “contrat de transport” recouvrirait les cas où, bien que la plus grande partie du transport prévu dans le contrat dût se faire par mer, l'exécution d'une partie du transport devait se faire sur des voies d'eau intérieures.

30. Le Canada, les Philippines et le Royaume-Uni ont proposé de supprimer le membre de phrase “où les marchandises doivent être livrées”. Le Royaume-Uni a estimé que ce membre de phrase était superflu, tandis que les Philippines ont fait observer qu'un “contrat de transport” pouvait avoir pour unique objet la présentation et non la livraison des marchandises.

31. L'Association internationale des armateurs a estimé souhaitable de remplacer les mots “un chargeur” par les mots “une personne disposant des marchandises”, puisque ce n'est pas toujours le chargeur qui conclut le contrat de transport⁷.

Modifications de forme

32. Le Canada et les Philippines ont proposé des modifications de forme.

Article premier, paragraphe 6

Définition du terme “connaissance”

33. Le Canada a déclaré que la définition du “connaissance” devrait indiquer qu'à défaut de contrat de transport formel le connaissance servait à la fois comme reçu pour les marchandises expédiées, comme

⁶ Le texte complet du nouveau paragraphe 5 de l'article premier proposé par le Canada, qui est rédigé compte tenu également des propositions mentionnées aux paragraphes 29, 30 et 32 ci-après, se lit comme suit :

“Contrat de transport” signifie un contrat dont l'existence est prouvée par un connaissance et par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par eau d'un endroit à un autre.”

⁷ Voir également plus haut au paragraphe 10, l'analyse des observations de l'Association internationale des armateurs.

document formant titre et comme preuve du contrat de transport. En conséquence et pour souligner la différence entre un contrat de transport et un connaissement, le Canada a proposé la définition suivante :

“Connaissement” signifie un document formant titre, constatant la réception de marchandises et servant de preuve du contrat de transport.”

34. Les Etats-Unis ont fait observer que la définition actuelle du connaissement pouvait sembler exclure le connaissement nominatif, document non négociable qu’il n’était pas nécessaire de remettre contre livraison des marchandises. Ils ont proposé le texte ci-après, de façon à englober les connaissements nominatifs :

“Le “connaissement” signifie un document faisant preuve d’un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l’engagement de celui-ci à délivrer ces marchandises. Le connaissement peut comporter une condition aux termes de laquelle la livraison ne peut se faire que contre remise de ce document. Cette condition résulterait d’une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l’ordre d’une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur⁸.”

35. Les Philippines ont suggéré de remplacer, à la fin de la première phrase du paragraphe, les mots “contre remise de ce document” par les mots “au destinataire”, puisqu’en cas de perte du connaissement, le transporteur pouvait délivrer les marchandises au destinataire en échange d’un reçu signé et/ou d’un cautionnement garantissant le transporteur contre tout risque d’une livraison erronée.

Article 2. — Domaine d’application

1. Les observations présentées sur cet article portent essentiellement sur les deux points suivants :

- a) Domaine d’application de la nouvelle convention,
- b) Opportunité de laisser aux parties le droit d’exclure son application dans certains cas.

a) Domaine d’application

i) Résumé des observations

2. Un grand nombre de ceux qui ont fait des observations ont approuvé le domaine d’application tel qu’il est actuellement défini à l’article 2. Certains ont néanmoins noté que restreindre l’application de la nouvelle convention au transport de marchandises “entre ports” pourrait rendre celle-ci inapplicable lorsque le transport de marchandises commençait ou finissait ailleurs que dans un port, c’est-à-dire lorsque la cargaison était acheminée par des moyens de transport

⁸ Comme autre solution possible, les Etats-Unis ont suggéré de ne pas modifier la définition du “connaissement” telle qu’elle est actuellement libellée, mais d’indiquer clairement dans les documents pertinents qu’un connaissement nominatif était “un document autre qu’un connaissement [émis] pour faire preuve du contrat de transport” et qu’il est couvert par l’article 18 du projet de convention.

mixtes. La majorité de ceux qui ont fait des observations sur l’exclusion du contrat d’affrètement du domaine d’application du projet de convention ont approuvé cette exclusion et ont suggéré d’indiquer expressément que le projet de convention ne s’appliquait pas à un connaissement émis par un transporteur en vertu d’un contrat d’affrètement lorsque le porteur du connaissement était l’affréteur ou un mandataire de l’affréteur.

ii) Observations de caractère particulier

3. La Hongrie et l’Union internationale d’assurances transports ont approuvé la façon dont le domaine d’application du projet de convention était défini à l’article 2 pour les raisons suivantes :

a) Le domaine d’application du projet était plus étendu que celui de la Convention de Bruxelles de 1924 et défini de manière plus précise (Hongrie);

b) Les critères concernant le domaine d’application reprenaient dans leur principe ceux que l’on rencontrait dans d’autres conventions internationales intéressant les transports (Union internationale d’assurances transports).

4. Le Canada a déclaré en ce qui concerne l’ensemble de l’article 2 :

i) Qu’il était opposé à ce que l’on étende le domaine d’application de la convention aux domaines relevant de la juridiction nationale;

ii) Que la convention devrait s’appliquer au transport de toutes les marchandises par mer;

iii) Que dans cet article le mot “port” devrait être partout remplacé par le mot “endroit”.

5. L’Union internationale d’assurances transports a noté que l’article 2 ne produirait d’effets que devant les tribunaux des Etats parties à la convention; les tribunaux des Etats non contractants ne seraient pas liés par les dispositions de la convention.

6. Le Japon a fait observer que le domaine d’application du projet de convention était plus étendu que celui de la Convention de Bruxelles de 1924 telle qu’elle avait été modifiée par le Protocole de Bruxelles de 1968. Il pourrait donc se produire des conflits d’application entre un Etat partie à la nouvelle convention et un Etat partie à la Convention de Bruxelles de 1924 telle qu’elle avait été modifiée par le Protocole de 1968. Il a suggéré d’éviter ces conflits par l’insertion de dispositions appropriées dans les clauses finales de la nouvelle convention.

b) Droit d’exclure l’applicabilité de la convention

i) Résumé des observations

7. Certains de ceux qui ont présenté des observations ont estimé que, comme le prévoyait cet article, la convention devait obligatoirement s’appliquer à tous les contrats de transport de marchandises par mer. D’autres ont exprimé l’avis que la convention ne devrait s’appliquer obligatoirement que lorsqu’un connaissement ou un autre document formant titre aurait

été émis; dans le cas où aucun connaissance n'aurait été émis, les parties devraient avoir le droit d'exclure l'application de la Convention dans des circonstances déterminées.

ii) *Observations de caractère particulier*

8. Le Japon, le Royaume-Uni et la Chambre internationale de la marine marchande ont exprimé l'avis que l'application obligatoire de la Convention à tous les contrats de transport de marchandises par mer n'était pas souhaitable. Ils ont noté que, dans certains cas, par exemple lorsque le contrat était conclu en vue du transport d'un volume important de marchandises, ou du transport de biens sans valeur commerciale et de marchandises spéciales ou expérimentales, le chargeur n'avait ni le besoin ni le désir de bénéficier de la protection offerte par la convention et qu'il convenait alors de permettre aux parties de se soustraire à son application. Le Royaume-Uni et la Chambre internationale de la marine marchande ont indiqué qu'il était possible de parvenir à ce résultat :

i) En insérant dans cet article l'alinéa *a* ci-après (Royaume-Uni);

ii) En insérant dans cet article les alinéas *a* et *b* ci-après (Chambre internationale de la marine marchande) :

“*a*) Lorsqu'il n'est pas émis de connaissance ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document attestant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur.

“*b*) Aux fins du présent article, les contrats portant sur le transport d'une certaine quantité de marchandises pendant une certaine période sont considérés comme des contrats d'affrètement.”

Article 2, paragraphe 1

Clause préliminaire du paragraphe

9. La Finlande et la Hongrie ont approuvé l'extension de l'application de la convention à tous les contrats de transport de marchandises par mer, y compris les contrats qui n'étaient pas confirmés par un connaissance.

10. L'Australie a déclaré que les dispositions relatives au domaine d'application devraient être précisées afin qu'il soit clair que la convention ne s'appliquait pas uniquement au transport traditionnel de port à port mais à la partie maritime du trajet suivi par une cargaison acheminée par des moyens de transport mixtes.

11. Le Canada a suggéré de rédiger le début de ce paragraphe comme suit :

“Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par eau entre des endroits situés dans deux Etats différents lorsque . . .”

12. Les Philippines ont suggéré de supprimer le mot “deux”, étant donné qu'un transport de marchandises

par mer pouvait intéresser des ports situés dans plus de deux Etats.

Alinéa c

13. Le Canada a considéré que cet alinéa faisait double emploi avec l'alinéa *b* du même article et a suggéré de le supprimer.

Alinéas d et e

14. Conformément à sa proposition tendant à ce que le “contrat de transport” soit défini au paragraphe 5 de l'article premier comme un contrat dont l'existence est prouvée par un connaissance, le Canada a suggéré :

i) De supprimer des alinéas *d* et *e* de ce paragraphe les mots “ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport”. La proposition du Canada vise à faire reconnaître le connaissance comme le document essentiel servant de preuve du contrat de transport; les clauses stipulées dans le connaissance auraient alors priorité sur toute autre clause contradictoire énoncée dans d'autres documents de transports tels que reçus de bord ou reçus de dock.

ii) De libeller l'alinéa *e* comme suit :

“*e*) Le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de la législation de tout Etat leur donnant effet régiront le contrat de transport.”

15. La République fédérale d'Allemagne a proposé de supprimer l'alinéa *d*. Dès lors que la Convention s'appliquait à tout contrat de transport, qu'un connaissance ou tout autre document servant de preuve du contrat de transport ait été émis ou non, l'applicabilité de la convention ne devait pas dépendre de l'endroit où un connaissance ou tout autre document servant de preuve du contrat de transport avait été émis.

Modifications de forme

16. La France a suggéré une modification de forme concernant uniquement le texte français du paragraphe 1 de l'article 2.

Article 2, paragraphe 2

17. La Tchécoslovaquie a proposé d'ajouter les mots “transporteur substitué” après le mot “transporteur” étant donné que, conformément à la définition donnée au paragraphe 1 de l'article premier, le terme “transporteur” ne désignait pas le “transporteur substitué”.

18. Le Canada a fait observer que si la nationalité du navire et des personnes énumérées au paragraphe 1 de l'article 2 n'avait pas d'effets quant à l'applicabilité de cette disposition, elle ne devait pas non plus en avoir sur l'applicabilité des autres dispositions du projet de convention. Ce paragraphe pouvant être considéré comme suggérant que la nationalité était l'un des facteurs permettant de déterminer l'applicabilité d'autres dispositions du projet de convention, le Canada a proposé de le supprimer.

Article 2, paragraphe 3

19. Le Canada a déclaré que ce paragraphe était acceptable.

20. L'Association internationale des armateurs a proposé de supprimer ce paragraphe pour les raisons suivantes :

a) Il était évident qu'un Etat aurait le droit que lui conférerait ce paragraphe même si celui-ci était supprimé;

b) Une telle disposition n'avait pas à figurer dans un projet de convention régissant le transport international et commercial de marchandises par mer.

Article 2, paragraphe 4

Inapplicabilité de la convention dans le cas où c'est l'affrètement ou l'un de ses mandataires qui est "porteur du connaissance"

21. Les Pays-Bas, la République socialiste soviétique de Biélorussie, l'URSS et la Chambre internationale de la marine marchande ont proposé d'exclure expressément l'application du projet de convention à un connaissance émis par un transporteur concluant un contrat d'affrètement lorsque le porteur du connaissance était l'affrètement. On a fait observer que dans ce cas le connaissance ne régissait pas les relations entre affrètement et transporteur (Pays-Bas) et ne pouvait être émis que comme reçu dans un contrat d'affrètement (Chambre internationale de la marine marchande). Il a été proposé d'ajouter en conséquence les mots suivants à la fin de la deuxième phrase du paragraphe :

a) "Lorsque ce dernier n'est pas l'affrètement" (Pays-Bas et Chambre internationale de la marine marchande).

b) "S'il (le porteur du connaissance) n'est pas l'affrètement" (République socialiste soviétique de Biélorussie).

c) "A moins que celui-ci ne soit l'affrètement" (URSS).

22. La France, craignant que l'expression "porteur du connaissance" ne s'entende de l'affrètement ou de ses représentants, a proposé de la remplacer par l'expression "tiers porteur de bonne foi".

Autres observations

23. La République démocratique allemande a fait observer que le titre du projet de convention donnait à penser que celui-ci s'appliquait à tous transports de marchandises par mer alors que l'article 2 excluait expressément les contrats d'affrètement du domaine d'application de la convention. Elle a suggéré que l'on fasse disparaître cette anomalie en incluant les contrats d'affrètement dans le domaine d'application du projet de convention.

24. Le Canada a noté que l'expression "contrat d'affrètement" n'était pas définie. La République fédérale d'Allemagne a proposé de modifier la première phrase du paragraphe afin d'insérer une définition du terme "contrat d'affrètement" formulée comme suit :

"Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux contrats par lesquels le transporteur assume l'obligation de mettre à la disposition du chargeur, entièrement ou en partie, la capacité de chargement d'un navire donné pour un temps (affrètement à temps) ou pour un ou plusieurs voyages (affrètement au voyage)."

25. Le Canada a fait observer qu'il n'était pas impossible que l'affrètement soit également le chargeur et le destinataire, ce qui était susceptible de créer des situations de conflit d'intérêts.

26. La France a dit que l'actuelle formulation du paragraphe amenait à craindre que, par le moyen d'un endossement translatif au profit d'un mandataire de l'affrètement, les dispositions de la charte-partie soient réputées inopposables.

Article 3. — Interprétation de la Convention

1. Le Canada a noté que cet article s'inspirait de l'article 7 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises et a déclaré qu'il ne voyait pas d'objection à ce que cet article soit inclus dans la convention.

DEUXIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR*Article 4. — Durée de la responsabilité**Article dans son ensemble*

1. La question qui a surtout retenu l'attention de ceux qui ont formulé des observations sur cet article est celle de savoir si l'extension qui y est prévue de la durée de la responsabilité du transporteur pour les marchandises au-delà de la période stipulée par la Convention de Bruxelles de 1924 est justifiée. La plupart ont approuvé cette extension. Toutefois, il a également été dit que les moments exacts où commence et où se termine la responsabilité du transporteur en vertu de cet article devaient être précisés.

2. On a également fait observer qu'il faudrait ajouter à l'article une disposition exonérant le transporteur de sa responsabilité pendant tout laps de temps où, au port de chargement, il est légalement tenu de remettre les marchandises à la garde d'un tiers (par exemple d'une autorité chargée d'en certifier le poids ou la qualité).

3. La Finlande, la Hongrie, la République démocratique allemande, la Suède, le CMI et l'Union internationale d'assurances transports (IUMI) ont approuvé l'extension de durée de la responsabilité du transporteur que prévoit l'article par rapport à la durée prévue à l'article 1 e) de la Convention de Bruxelles de 1924. Les raisons données sont les suivantes :

a) Avec l'extension prévue, la période de responsabilité correspondrait à celle qui est stipulée dans les conventions internationales relatives au transport de marchandises par d'autres moyens de transport (Hongrie et CMI), ainsi qu'à la pratique qui est en train de s'établir sur certaines lignes régulières (IUMI);

b) La période de responsabilité fixée par la Convention de Bruxelles de 1924 a des conséquences défavorables pour le chargeur puisque les dommages aux marchandises se produisent souvent lorsque celles-ci sont sous la garde du transporteur avant leur chargement ou après leur déchargement (Hongrie et République démocratique allemande);

c) Dans le trafic des lignes régulières, en particulier, les marchandises se trouvent souvent sous la garde du transporteur avant le chargement à bord ou après le déchargement, et il est actuellement difficile de savoir avec certitude quelle est l'étendue de la responsabilité du transporteur pour les pertes ou dommages se produisant pendant ces périodes (CMI);

d) L'extension de responsabilité envisagée irait dans le sens d'une suggestion faite dans la résolution relative aux connaissances adoptée par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED à sa deuxième session (Tchécoslovaquie).

4. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a exprimé son désaccord sur l'extension de la durée de la responsabilité du transporteur, pour les raisons suivantes :

a) L'extension de la durée de la responsabilité du transporteur aurait pour résultat que c'est ce dernier — et non le propriétaire de la marchandise comme sous le régime de la Convention de Bruxelles de 1924 — qui aurait à souscrire une assurance contre les risques encourus pendant les périodes additionnelles où sa responsabilité serait engagée. Ce transfert de la charge de l'assurance entraînerait une augmentation des coûts de transport contraire aux intérêts du propriétaire des marchandises⁹.

b) Une modification de la durée de la responsabilité créerait au sujet de l'étendue de la responsabilité du transporteur un état d'incertitude qui serait à l'origine d'un contentieux coûteux.

c) Par suite de cet état d'incertitude sur l'étendue de la responsabilité du transporteur, le propriétaire des marchandises, s'il est avisé, continuerait à assurer celles-ci comme si le régime de la Convention de Bruxelles de 1924 était encore en vigueur. Comme le transporteur devrait lui aussi souscrire une assurance pour les périodes pendant lesquelles il serait rendu responsable par l'article 4, les marchandises seraient doublement assurées, d'où une augmentation des coûts de transport.

5. Le Canada a approuvé le fait que cet article ne laisserait pas au transporteur la possibilité de modifier la durée de sa responsabilité.

Suggestion d'ordre rédactionnel

6. Les Philippines ont fait une proposition relative à la rédaction du titre de l'article 4.

⁹ Pour un exposé plus détaillé des conséquences défavorables que peut avoir un transfert de la charge de l'assurance, voir l'analyse des observations relatives à ce point sous l'article 5.

Article 4, paragraphes 1 et 2

7. Les Etats-Unis, le CMI et l'ICS ont noté qu'aux termes des paragraphes 1 et 2 le transporteur est responsable pendant la totalité de la période qui s'écoule depuis le moment où il prend les marchandises en charge et celui où il les livre. En ce qui concerne la livraison, il a été noté que, si les lois ou règlements applicables au port de déchargement exigent que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers, la responsabilité du transporteur, aux termes du paragraphe 2, c, prendrait fin au moment de la remise de la marchandise à cette autorité ou cet autre tiers. Toutefois l'article n'exonérera pas le transporteur de sa responsabilité si, au cours du chargement, les lois ou règlements applicables au port de chargement exigent que la marchandise soit ainsi remise à une autorité ou à un autre tiers à telle ou telle fin (par exemple pour en vérifier le poids ou la quantité).

8. Les propositions suivantes ont été faites en vue de modifier le membre de phrase introductif du paragraphe 2 de manière que le transporteur soit déchargé de toute responsabilité pendant la période où les marchandises sont à la garde de ce tiers.

a) "Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge à la suite du chargeur ou d'une tierce partie, y compris une autorité, ayant la garde ou le contrôle de ces marchandises, jusqu'au moment où il en a effectué la livraison." (Etats-Unis.)

b) "Aux fins du paragraphe 1, les marchandises sont réputées, en l'absence de preuve contraire, sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge dans la zone portuaire jusqu'au moment où il en a effectué la livraison . . ." (ICS.)

9. La République socialiste soviétique de Biélorussie et l'URSS ont fait observer que les mots "au port de chargement" qui figurent au paragraphe 1 créent une incertitude quant à la durée de la responsabilité du transporteur dans les cas où le transporteur a pris les marchandises en charge non pas au port de chargement mais dans un autre endroit (en un point situé par exemple à l'intérieur des terres) ou dans un port de transbordement. Elles ont proposé d'éliminer cette incertitude en supprimant au paragraphe 1 les mots "au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement" : la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur serait définie uniquement par les dispositions du paragraphe 2.

10. Le Royaume-Uni a déclaré que l'alinéa a du paragraphe 2 n'était pas suffisant dans les cas où le transporteur s'est engagé à effectuer la livraison hors du port de déchargement. Sous sa forme actuelle, cet alinéa n'indique pas clairement si le projet de convention régit la responsabilité du transporteur pendant le transport entre le port de déchargement et le point de livraison final. Afin d'éviter un conflit avec d'autres conventions de transports qui pourraient s'appliquer à cette phase du transport, et pour donner aux parties la possibilité de convenir de l'étendue de la

responsabilité, le Royaume-Uni a proposé de modifier comme suit l'alinéa a :

“a) En remettant les marchandises au destinataire au port de déchargement. Lorsque les marchandises sont remises au destinataire hors du port de déchargement, la livraison sera réputée avoir eu lieu au port de déchargement.”

11. Le Canada a proposé que les dispositions des paragraphes 1 et 2 soient précisées ou développées de la manière suivante :

a) Le point de départ de la responsabilité du transporteur pourrait être fixé plus clairement si l'on remaniait comme suit le libellé du membre de phrase introductif du paragraphe 2 :

“Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde (*in control*) du transporteur à partir du moment où celui-ci en a pris possession jusqu'au moment où il en a effectué la livraison, soit :”;

b) A l'alinéa b du paragraphe 2, il conviendrait de définir de manière plus précise la livraison, dans les cas mentionnés. Sous sa forme actuelle, l'alinéa b permettrait d'introduire dans le contrat des conditions écartant l'application de l'alinéa a en définissant la livraison autrement que par la remise des marchandises au destinataire;

c) Il conviendrait d'ajouter au paragraphe 2 les mots “Le présent paragraphe s'applique *mutatis mutandis* à la réception des marchandises par le transporteur.”

Article 4, paragraphe 3

12. Le Canada propose de modifier le sens donné dans ce paragraphe aux termes “transporteur” et “destinataire” en remaniant ce paragraphe comme suit :

“Aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire inclut le préposé ou mandataire du transporteur ou du destinataire, respectivement.”

Article 5. — Règles générales (sur la responsabilité du transporteur)

Article dans son ensemble

1. Les auteurs des observations ont tous été d'avis que l'article 5, qui énonce les règles de base régissant la responsabilité du transporteur, représente la modification la plus importante apportée aux dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 sur ce sujet.

Observations favorables à l'article 5

2. Plusieurs réponses indiquent, sans mentionner spécifiquement l'article 5, que le projet de convention représente un compromis acceptable et viable qui tient compte des intérêts tant des chargeurs que des transporteurs ainsi que des progrès techniques en matière de transport de marchandises par mer (Autriche, Etats-Unis, Norvège, République démocratique allemande et Tchécoslovaquie).

3. Plusieurs Etats ont déclaré qu'ils acceptaient la solution de compromis que représente l'article 5 quant au partage des risques du transport et de la charge de la preuve entre le transporteur et les chargeurs, reconnaissant que le projet de convention ne pouvait recueillir l'agrément d'un grand nombre d'Etats que moyennant un tel compromis soigneusement mis au point (Danemark, Finlande, Hongrie et Suède).

4. Il a été noté que les règles de l'article 5 relatives à la responsabilité du transporteur concordaient mieux avec les régimes juridiques internationaux établis pour d'autres modes de transport international que les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 et que l'adoption de l'article 5 faciliterait donc l'élaboration de règles uniformes du transport international multimodal (Allemagne, République fédérale d', Suède et Groupe de travail CMI/CCI).

5. Plusieurs Etats se sont déclarés en faveur du principe général établi par l'article 5 concernant la charge de la preuve selon lequel le transporteur est présumé responsable de toute perte ou dommage aux marchandises, ainsi que des retards à la livraison, sauf s'il apporte la preuve contraire (France, Hongrie et Mexique).

6. Néanmoins, certains de ceux qui sont en faveur de l'article 5 ont exprimé leur préoccupation quant à certains effets particuliers que pourrait avoir le compromis :

a) Le Danemark a constaté qu'une charge plus lourde serait désormais imposée aux transporteurs;

b) La Finlande a noté que l'article 5 augmenterait l'assurance responsabilité (protection et indemnisation) du transporteur et qu'il n'y avait pas en Finlande d'assurances P et I;

c) La Suède s'est déclarée en faveur du compromis de l'article 5, même s'il risque selon toute probabilité d'entraîner une augmentation des coûts de transport globaux de l'ordre de 0,5 à 1 p. 100 du montant du fret.

7. L'Australie a formulé des réserves quant aux dispositions de l'article 5, dont elle est en train d'étudier les conséquences économiques.

Critiques de l'article 5

8. Il a été admis à la quasi-unanimité, même parmi ceux qui ont critiqué la répartition des risques de transport entre le transporteur et le chargeur établie par l'article 5, qu'il n'y avait pas lieu de conserver la longue liste de cas d'exonération de responsabilité figurant au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et qu'en particulier on pouvait supprimer l'exception pour faute “dans l'administration du navire”. Seule l'Union internationale des assurances transports (IUMI) a estimé qu'il ne fallait rien changer à la répartition des risques figurant dans la Convention de Bruxelles de 1924¹⁰. Le Groupe de travail CMI/CCI a déclaré qu'il était opposé à la formule de l'article 5 qui

¹⁰ La position de l'IUMI est exposée en détail dans une brochure intitulée *The essential Role of Marine Cargo Insurance in Foreign Trade* (Le rôle essentiel de l'assurance des marchandises transportées par mer dans le commerce international), publiée par l'IUMI en octobre 1975.

mettait à la charge du transporteur maritime des risques supplémentaires, sauf s'il apparaissait à l'évidence que le projet de convention serait aussi largement ratifié que la Convention de Bruxelles de 1924, car on risquerait sinon d'assister à une sorte de "quête du for le plus avantageux" et à des litiges sans fin concernant la juridiction et le droit applicable. Les critiques concernant des points particuliers du régime juridique établi par l'article 5 sont analysées ci-après dans les paragraphes 9 à 17.

A. Exonération en cas de "faute de navigation"

9. Plusieurs gouvernements et organisations ont été d'avis que l'on maintienne dans l'article 5 l'exonération de responsabilité du transporteur pour faute de navigation qui est prévue au paragraphe 2 a de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 (Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, URSS, CMI, Groupe de travail CMI/CCI, ICS et INSA). Ils ont souligné que leur préoccupation concernait uniquement les erreurs de navigation au sens strict et qu'ils ne pensaient pas qu'il faille conserver l'exception plus générale de "faute dans l'administration du navire". La République fédérale d'Allemagne et le Japon ont déclaré que la suppression des exonérations traditionnelles pour "faute de navigation" ou "incendie" par exemple, appelait un réexamen attentif, en vue de s'assurer notamment qu'il n'en résulterait pas une augmentation du coût total du transport supporté par les chargeurs.

10. Le Royaume-Uni, l'URSS, l'ICS¹¹ et l'INSA ont proposé des dispositions de textes à incorporer dans l'article 5 en vue de conserver l'exonération du transporteur pour "faute de navigation" :

a) Le Royaume-Uni a proposé d'ajouter à l'article 5 le nouveau paragraphe 2 bis suivant :

"Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, le transporteur, à condition d'avoir pris toutes les mesures qui peuvent être raisonnablement exigées, n'est pas responsable des pertes, dommages ou dépenses résultant d'erreurs de navigation";

b) L'URSS a proposé que l'exonération pour "faute de navigation" soit maintenue à l'article 5 sous la forme suivante :

"Le transporteur est exonéré de toute responsabilité pour les pertes ou dommages aux marchandises ou pour les retards dans la livraison de celles-ci s'il prouve que ces pertes, dommages ou retards sont imputables à une faute de navigation".

c) L'INSA a proposé que l'article 5 soit modifié de manière à prévoir une règle qui :

"... exonère le transporteur de responsabilité pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison provenant d'une erreur de navigation, à

moins qu'il ne soit établi que cette perte ou dommage ou ce retard est dû à une faute du transporteur lui-même."

B. Exonération en cas d'"incendie"

11. La Belgique, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne, le CMI, le Groupe de travail CMI/CCI et l'ICS se sont prononcés en faveur du maintien de l'exception d'"incendie" figurant à l'article 4, paragraphe 2, b, de la Convention de Bruxelles de 1924, selon laquelle le transporteur est exonéré de responsabilité en cas de perte ou dommage résultant ou provenant "d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur". Ils s'inquiètent en effet de l'aggravation du risque qui serait pris à la charge des transporteurs par la modification de l'exception d'incendie découlant du paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention.

12. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a proposé de remplacer le paragraphe 1 de l'article 5 par le texte ci-après, afin de conserver les exonérations traditionnelles du transporteur en cas de "faute dans la navigation" et d'"incendie" et d'alléger la charge de la preuve qui lui est imposée :

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises, si l'événement qui a causé le préjudice s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, et résulte d'une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

"Sauf preuve contraire, la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires est présumée lorsque le dommage ou la perte résulte directement ou indirectement d'un naufrage, d'une collision, d'un échouement, d'une explosion ou d'un défaut du navire.

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage résultant d'une négligence ou d'un défaut dans la navigation du navire, ou d'un incendie, à moins qu'il ne soit prouvé que l'événement ayant provoqué la perte ou le dommage a été causé par le fait ou la faute du transporteur."

C. Retard à la livraison

13. L'ICS et l'IUMI se sont déclarées opposées aux dispositions de l'article 5 qui rendent le transporteur responsable du préjudice résultant du retard à la livraison. L'IUMI a fait valoir que le fait de poser la responsabilité obligatoire (c'est-à-dire non contractuelle) du transporteur en cas de retard ouvrirait la voie à de nombreux litiges en raison du manque de précision de la définition du "retard à la livraison" qui figure au paragraphe 2 de l'article 5, à savoir un défaut de livraison "dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent", et parce qu'il sera difficile de déterminer de quel type de dommages résultant du retard le transporteur devra être tenu responsable.

¹¹ Le projet de texte de l'ICS qui est reproduit au paragraphe 12 ci-après a également pour objet de maintenir l'exception d'"incendie" qui figure dans la Convention de Bruxelles de 1924 et d'alléger d'une manière générale la charge de la preuve imposée au transporteur.

14. On notera que la version modifiée du paragraphe 1 de l'article 5 proposée par l'ICS et reproduite au paragraphe 12 ci-dessus entraînerait la suppression de toute mention du "retard à la livraison" à l'article 5, y compris la suppression du paragraphe 2 de l'article 5 actuel qui définit l'expression "retard à la livraison".

D. Charge de la preuve attribuée aux transporteurs

15. Quelques organisations ayant envoyé des observations se sont inquiétées à l'idée que la règle générale de charge de la preuve énoncée à l'article 5 — selon laquelle le transporteur est présumé responsable jusqu'à preuve du contraire — tend à imposer au transporteur une responsabilité objective et que le critère de preuve auquel doit satisfaire le transporteur aux termes du paragraphe 1 de l'article 5 ("... à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences") donnerait probablement lieu à de nombreux litiges (CMI, ICS, INSA, IUMI et OCTI).

16. Le CMI a proposé que, si l'article 5 était adopté, on y ajoute une disposition prévoyant expressément que la responsabilité du transporteur sera fondée uniquement sur la faute ou la négligence. L'ICS a proposé une nouvelle version du paragraphe 1 de l'article 5 qui modifie quant au fond la règle de la charge de la preuve, stipulant que la responsabilité du transporteur est fondée sur la négligence mais conservant les exceptions de "faute dans la navigation" et d'"incendie"¹².

17. L'INSA et l'OCTI ont accepté le principe de base de la règle sur la charge de la preuve qui se trouve à l'article 5, à savoir que pour être exonéré de responsabilité le transporteur doit prouver que lui-même, ses préposés ou mandataires n'ont pas été négligents. Toutefois, à leur avis, l'accent doit être mis sur le point de savoir si le transporteur, ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter le "préjudice", puisque c'est de cela que le transporteur sera tenu pour responsable s'il ne réussit pas à apporter la preuve requise. Pour cette raison, l'INSA a proposé que la disposition relative à la charge de la preuve imposée au transporteur se termine par les mots "à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter ce préjudice" notant que ce libellé s'inspire des articles 18 et 20 de la Convention de Varsovie de 1929. De même, l'OCTI a proposé que l'on ajoute au paragraphe 1 de l'article 5 la phrase suivante :

"Le transporteur est déchargé de sa responsabilité s'il prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter le préjudice."

¹² Le texte de cette proposition de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) est reproduit au paragraphe 12 ci-dessus.

E. Conséquences néfastes possibles

18. Les critiques de l'article 5, tout en notant que l'on ne disposera de données économiques et statistiques précises que lorsque la convention aura été appliquée pendant un certain temps, ont déclaré que l'adoption de l'article 5 entraînerait probablement plusieurs des conséquences suivantes, sinon toutes :

a) L'augmentation de la responsabilité des transporteurs forcera ces derniers à contracter des assurances responsabilité plus élevées (assurance P et I), ce qui se traduira par une élévation des taux de fret (Allemagne, République fédérale d', Japon, Pays-Bas, Royaume-Uni, URSS, CMI, ICS, INSA et IUMI);

b) Pour les chargeurs, le coût total du transport augmentera, car l'accroissement du coût de l'assurance responsabilité du transporteur sera loin d'être compensé par la diminution du coût de l'assurance des marchandises, compte tenu du coût des actions en recours contre le transporteur ou son assureur et des incertitudes juridiques résultant de la nouvelle répartition des risques entre les transporteurs et les chargeurs (Allemagne, République fédérale d', Japon, Pays-Bas, Suède, Royaume-Uni, CMI, Groupe de travail CMI/CCI, ICS et IUMI);

c) Les chargeurs continueraient à souscrire une assurance marchandises, car ils préfèrent avoir affaire à leurs propres assureurs et être remboursés directement par eux (Allemagne, République fédérale d', Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède), ou être entièrement assurés "magasin à magasin" (IUMI);

d) En conséquence de l'article 5, le chargeur se trouve en fait obligé de s'assurer par l'intermédiaire du transporteur car ce dernier se protégera contre sa responsabilité accrue en souscrivant une assurance responsabilité plus élevée, dont il répercutera le coût sur le taux de fret; il serait préférable que le chargeur puisse décider s'il veut ou non souscrire une assurance facultés et, dans l'affirmative, pour quels risques, à quel coût et auprès de quel assureur (Allemagne, République fédérale d', Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni et Groupe de travail CMI/CCI);

e) L'article 5 n'aura pas pour effet, en supprimant par exemple l'exonération pour "faute de navigation", d'inciter le transporteur à agir avec plus de soin à l'égard de la marchandise, car le risque de perte ou dommage à ses propres biens constitue déjà pour lui une raison suffisante de faire preuve de diligence (Pays-Bas, Groupe de travail CMI/CCI et ICS);

f) L'extension de l'assurance responsabilité du transporteur au détriment de l'assurance facultés risque fort de porter préjudice à la branche de l'assurance des marchandises qui commence seulement à se développer dans beaucoup de pays, d'autant que l'assurance de responsabilité du transporteur est concentrée dans un petit nombre de pays maritimes (Allemagne, République fédérale d', Pays-Bas, Royaume-Uni, CMI et ICS);

g) L'article 5 ne tient pas compte des conditions propres au transport des marchandises par mer — par exemple, du fait que l'armateur ne peut pas toujours

exercer un contrôle réel sur le capitaine, l'équipage et les autres catégories de personnel assurant le service du navire (Belgique, Japon et INSA).

Adjonctions proposées à l'article 5

19. Selon le Canada, la convention devrait disposer que les droits et obligations des transporteurs s'étendent également à leurs préposés et mandataires. La République démocratique allemande a proposé qu'une règle générale soit ajoutée ayant pour effet de rendre les transporteurs responsables des actes et des omissions de leurs préposés ou mandataires.

20. Le Canada a indiqué qu'il n'avait pas d'objection à la définition élargie du terme "marchandises" qui figure au paragraphe 4 de l'article premier du projet de convention et qui comprend les "animaux vivants", "à condition que le transporteur soit tenu de fournir un navire approprié et de prendre dûment soin des marchandises".

Article 5, paragraphe 1

21. La plupart des observations qui concernent plus précisément les dispositions de ce paragraphe portent sur les points suivants :

a) L'emploi de l'expression "préjudice" (*loss, damage or expense*), pour décrire l'objet de la responsabilité du transporteur;

b) La disposition stipulant que "le transporteur est responsable . . . si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde . . .";

c) Les problèmes particuliers concernant la responsabilité du transporteur en cas de "retard à la livraison".

Types de préjudice engageant la responsabilité du transporteur

22. Plusieurs des pays qui ont répondu ont fait observer que des difficultés d'ordre pratique risquaient de se présenter du fait de la terminologie employée et des distinctions opérées dans la phrase "le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises, ainsi que du retard à la livraison . . ." (Belgique, Canada, Pays-Bas, Royaume-Uni).

23. Le Royaume-Uni a fait observer que la distinction opérée entre la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage aux marchandises et en cas de retard à la livraison (au paragraphe 1 de l'article 5 et dans les variantes B, D et E de l'article 6) compliquerait à la fois le règlement des sinistres et les recours de l'assureur des marchandises contre le transporteur.

24. Dans le but d'harmoniser la terminologie de la Convention et de bien faire ressortir que la responsabilité du transporteur s'étend non seulement à la perte proprement dite des marchandises ou aux dommages qu'elles ont subis mais aussi à la perte financière qui peut en résulter, le Canada a suggéré de remanier la première phrase du paragraphe 1 de la façon

suivante : "Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que de toutes dépenses en résultant . . .¹³".

25. Pour aligner la terminologie sur celle de la Convention de Bruxelles de 1924 et sur les dispositions correspondantes d'autres conventions internationales de transports, la Belgique a proposé de libeller le début du paragraphe 1 de l'article 5 de la façon suivante : "Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du préjudice résultant du retard à la livraison . . .¹⁴". De même, les Pays-Bas ont suggéré de reprendre la formule utilisée à l'article 17 de la Convention CMR : "Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie . . . ainsi que du retard à la livraison."

Responsabilité du transporteur au cas où l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde

26. Le Canada, l'INSA et l'OCTI ont exprimé des doutes au sujet de la disposition du paragraphe 1 de l'article 5 selon laquelle le transporteur est responsable "si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde". En effet, il est parfois difficile de déterminer à quel moment un événement particulier a eu lieu ou quel est, entre plusieurs événements, celui qui "a causé le préjudice".

27. L'INSA a proposé de supprimer les mots "l'événement qui a causé le préjudice", de telle sorte que seule la date du préjudice soit prise en considération. En conséquence, le début du paragraphe 1 de l'article 5 serait libellé de la façon suivante :

"Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison ayant eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde . . .¹⁵"

28. Le Canada a également proposé de supprimer, au paragraphe 1 de l'article 5, le membre de phrase "l'événement qui a causé le préjudice"; il a proposé en outre que la date du préjudice n'entre en considération qu'en cas de perte ou de dommage aux marchandises :

"Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que de toutes dépenses en résultant, si ladite perte ou ledit dom-

¹³ Le Canada a également suggéré, entre autres modifications, que la responsabilité du transporteur en cas de "retard à la livraison" fasse l'objet d'un paragraphe distinct; voir au paragraphe 31 ci-après le développement concernant ce point et le texte proposé par le Canada.

¹⁴ La Belgique a également suggéré d'apporter au texte français de ce paragraphe une modification de forme découlant de ce libellé.

¹⁵ En outre, l'INSA a proposé d'apporter une modification au paragraphe 1 de l'article 5 en ce qui concerne la preuve que les transporteurs ont à fournir pour dégager leur responsabilité. Voir plus haut au paragraphe 17 la discussion relative à l'article 5 dans son ensemble.

mage est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde . . .¹⁶”

29. L'OCTI a estimé qu'au paragraphe 1 de l'article 5, les mots "l'événement qui a causé le préjudice" ne devraient s'appliquer qu'aux cas de perte et d'avarie (dommage). Autrement, les ayants droit auraient de graves difficultés à établir quel est "l'événement" précis à l'origine du retard à la livraison. D'ailleurs, si le retard à la livraison était causé par un événement qui se situait avant la prise en charge de la marchandise par le transporteur, celui-ci pourrait toujours dégager sa responsabilité en démontrant que lui-même, ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les précautions qui pouvaient raisonnablement être exigées de lui.

30. Comme dans la plupart des cas les marchandises sont perdues ou endommagées pendant le transport et que l'événement à l'origine de la perte ou du dommage se produit également au cours dudit transport, l'OCTI a suggéré en outre de poser, dans un paragraphe 2 nouveau de l'article 5, une présomption en ce sens. L'Office a expliqué que, dans les rares cas où l'événement qui a causé la perte ou l'avarie n'a pas eu lieu pendant le transport, il paraissait raisonnable de mettre le soin de le prouver (c'est-à-dire de réfuter la présomption ci-dessus) à la charge du transporteur plutôt que des ayants droit qui sont mal renseignés sur le déroulement du transport. Le texte proposé par l'Office est le suivant :

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou avarie aux marchandises, si l'événement qui a causé la perte ou l'avarie a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4; il répond également du préjudice résultant du retard à la livraison.

" . . .¹⁷.

"2. Lorsqu'il est prouvé que la perte ou le dommage (avarie) à la marchandise s'est produit pendant le transport, il y a présomption, jusqu'à preuve du contraire, que l'événement qui a causé la perte ou le dommage (avarie) a eu lieu pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur au sens de l'article 4¹⁸."

¹⁶ Le Canada a suggéré d'autre part que la responsabilité pour retard à la livraison fasse l'objet d'un paragraphe distinct et que la date à laquelle le retard s'est produit ne soit pas en soi un critère déterminant pour décider si le transporteur est responsable du retard. Voir plus loin la discussion au paragraphe 31.

¹⁷ L'OCTI a suggéré d'apporter à la suite du texte du paragraphe 1 de l'article 5 une modification concernant la preuve à fournir par le transporteur pour dégager sa responsabilité. Voir plus haut, au paragraphe 17, la discussion relative à l'article 5 dans son ensemble.

¹⁸ Pour le cas où la suggestion mentionnée plus haut au paragraphe 29 ne serait pas adoptée, l'Office a proposé, à titre subsidiaire, d'adopter une règle posant la présomption ci-après :

"Lorsqu'il est prouvé que la perte ou le dommage (avarie) à la marchandise s'est produit pendant le transport ou qu'il y avait retard à la livraison, il y a présomption, jusqu'à preuve du contraire, que l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur au sens de l'article 4."

Responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison

31. Le Canada a suggéré que la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison fasse l'objet, dans l'article 5, d'un paragraphe distinct, spécifiant les types de préjudice entraînés par le retard à la livraison dont devra répondre le transporteur, et contenant une règle spéciale d'exonération de responsabilité :

"2. Le transporteur est responsable de tout retard dans la livraison des marchandises ainsi que de toutes dépenses en résultant, à moins que le transporteur prouve qu'il a pris toutes les mesures raisonnablement nécessaires pour éviter ledit retard."

32. Le CMI, tout en étant partisan d'imputer au transporteur la responsabilité du retard à la livraison, a déclaré que l'indemnisation correspondante devrait être limitée au préjudice direct et raisonnable que le transporteur pouvait normalement prévoir au moment de la conclusion du contrat de transport. L'Union internationale d'assurances-transport (IUMI) s'est déclarée opposée à l'introduction d'une disposition rendant le transporteur responsable du retard à la livraison, ajoutant que si cette responsabilité était prévue dans la nouvelle convention, elle devrait être limitée aux préjudices dont le transporteur peut raisonnablement prévoir qu'ils seront la conséquence probable du retard.

Autres observations

33. L'Autriche s'est expressément déclarée en faveur de la règle générale sur la charge de la preuve qui énonce ce paragraphe.

34. Le Canada et la Sierra Leone ont fait observer que si la définition du "transporteur" donnée au paragraphe 1 de l'article premier englobait les préposés et mandataires de celui-ci, il était superflu de les mentionner au paragraphe 1 de l'article 5¹⁹.

Suggestions d'ordre rédactionnel

35. Le Canada et l'OCTI ont formulé des suggestions d'ordre rédactionnel, celle de l'OCTI ne concernant que le texte français de ce paragraphe.

Article 5, paragraphe 2

36. Le Canada a suggéré de remanier le libellé de ce paragraphe pour préciser s'il couvre ou non l'impossibilité d'exécution du contrat de transport due à un retard prolongé dans la livraison des marchandises et pour ajouter une règle spéciale visant les cas où l'endroit où se trouvent les marchandises est connu.

37. Le Canada et l'UIAT ont objecté que la disposition définissant le "retard à la livraison" comme un

¹⁹ Il est à noter que le Canada a préconisé d'introduire dans la convention une règle générale aux termes de laquelle les droits et obligations des transporteurs s'étendraient à leurs préposés et à leurs mandataires (voir plus haut au paragraphe 20 le passage relatif aux dispositions qu'il est proposé d'ajouter à l'article 5).

défaut de livraison dans "le délai qu'il serait... raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent selon les circonstances de l'espèce" risque, en l'absence d'accord écrit sur la date de livraison, de conduire à des litiges. Le Canada a donc suggéré d'adopter pour ce paragraphe le nouveau texte ci-après :

"3. Aux fins du paragraphe 2²⁰ du présent article, il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au lieu de déchargement prévu dans le contrat de transport dans le délai stipulé dans ledit contrat."

38. L'INSA a estimé qu'il conviendrait de préciser dans ce paragraphe que le transporteur est autorisé à faire escale dans les différents ports se trouvant sur sa route pour y embarquer ou débarquer des marchandises sans assumer de responsabilité pour les retards à la livraison des marchandises d'aucun chargeur particulier. En conséquence, l'Association a suggéré d'ajouter à la fin du paragraphe 2 de l'article 5 la phrase ci-après :

"Le terme "retard" ne comprend pas le temps passé au cours du transport à charger ou décharger des marchandises."

Article 5, paragraphe 3

39. Le Canada a jugé ce paragraphe acceptable. Le Nigéria a suggéré que la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ne puisse les considérer comme perdues qu'au bout de 90 jours de retard à la livraison au lieu des 60 jours actuellement prévus dans ce paragraphe.

40. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a suggéré d'ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe en question pour tenir compte du cas particulier où, bien que les marchandises n'aient pu être livrées dans les 60 jours suivant la date prévue pour la livraison, le transporteur sait où elles se trouvent :

"Si à l'expiration des soixante jours le transporteur peut déterminer le lieu où se trouvent les marchandises, l'ayant droit ne peut considérer les marchandises comme perdues avant un nouveau délai de 60 jours²¹."

41. Le Japon a suggéré d'ajouter une disposition faisant obligation à la personne qui a considéré les marchandises comme perdues aux termes dudit paragraphe de fournir au transporteur l'assistance nécessaire pour lui permettre de les écouler à des conditions raisonnables s'il s'avère par la suite que lesdites marchandises n'étaient pas vraiment perdues.

²⁰ Il s'agit ici du nouveau paragraphe proposé par le Canada pour régler la question de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison (voir plus haut, au paragraphe 31, la discussion relative au paragraphe 1 de l'article 5).

²¹ On notera que, tout en jugeant acceptable le paragraphe 3 de l'article 5, le Canada a suggéré que le cas particulier des marchandises non livrées dont on sait où elles se trouvent soit traité dans le paragraphe de l'article 5 qui définit le "retard à la livraison". Voir au paragraphe 36 ci-dessus la discussion relative au paragraphe 2 de l'article 5.

Article 5, paragraphe 4

42. Les observations concernant ce paragraphe se sont réparties de la façon suivante :

a) Quelques-uns des pays qui ont répondu ont accepté ce paragraphe en considérant que c'était un élément de la solution de compromis globale représentée par l'article 5 sur le sujet de la responsabilité du transporteur (Danemark, Finlande, Hongrie et Suède)²²;

b) Le principe fondamental de ce paragraphe, selon lequel le transporteur n'est responsable que si "le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires", a été accepté implicitement par le Canada, la République démocratique allemande et l'OCTI, qui n'ont proposé pour ce paragraphe que des modifications ne portant pas atteinte audit principe;

c) Certaines des réponses ont préconisé le maintien de l'exception d'"incendie", prévue par la Convention de Bruxelles de 1924 (Allemagne, République fédérale d', Belgique, Pays-Bas, CMI, Groupe de travail CMI/CCI, ICS et IUMI)²³;

d) Certains des pays ont estimé que la responsabilité du transporteur en cas d'incendie devrait être régie par la règle générale énoncée au paragraphe 1 de l'article 5 (Autriche, Mexique, Tchécoslovaquie) ou dans un paragraphe 4 remanié, faisant peser l'essentiel de la charge de la preuve sur le transporteur (France, Nigéria, Philippines et Sierra Leone).

Inclusion de la responsabilité du transporteur en cas d'incendie dans la règle générale de l'article 5 sur la responsabilité du transporteur

43. Les critiques formulées à propos du paragraphe 4 de l'article 5 ont surtout porté sur la règle spéciale qu'il énonce en ce qui concerne la charge de la preuve, règle selon laquelle le transporteur n'est tenu responsable de la perte ou du dommage causés par l'incendie que si "le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires". Plusieurs pays ont fait observer que cette règle imposait aux chargeurs et destinataires une charge excessive à laquelle il leur serait généralement impossible, en pratique, de faire face puisqu'ils ne se trouvaient pas à bord du navire au moment de l'incendie et ne peuvent savoir ni quand ni comment celui-ci s'est déclaré (Autriche, France, Mexique, Nigéria et Tchécoslovaquie). Il a en outre été souligné que les faits qui surviennent à bord du navire sont connus du transporteur et relèvent de son contrôle et qu'il serait donc plus équitable de disposer qu'en cas de perte ou dommage causé par un incendie c'est au transporteur qu'il incombera de prouver, pour

²² Les observations favorables au compromis de l'article 5 concernant la répartition des risques entre le transporteur et les chargeurs sont examinées plus haut aux paragraphes 3 et 4 à propos de l'article 5 considéré dans son ensemble.

²³ Les observations favorables au maintien de l'exception d'"incendie" de la Convention de Bruxelles de 1924 comme cause d'exonération de la responsabilité du transporteur sont examinées plus haut aux paragraphes 11 et 12 à propos de l'ensemble de l'article.

dégager sa responsabilité, qu'il a exercé la diligence voulue (Autriche, Mexique, Nigéria, Philippines et Sierra Leone).

44. En conséquence, l'Autriche, le Mexique et la Tchécoslovaquie ont suggéré de supprimer le paragraphe 4, de manière que la responsabilité du transporteur en cas d'incendie soit régie par la règle générale énoncée au paragraphe 1 de l'article 5, aux termes de laquelle, pour dégager sa responsabilité, le transporteur a la charge de prouver "que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences".

45. Dans le même esprit, mais sans suggérer de supprimer le paragraphe 4 de l'article 5, le Nigéria et la Sierra Leone ont proposé de le modifier de telle sorte qu'en cas d'incendie il incombe au transporteur de prouver que lui-même, ses préposés et ses mandataires ont exercé la diligence voulue. De même, les Philippines ont proposé de donner à ce paragraphe le libellé suivant :

"En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir l'incendie."

46. La France a proposé de conserver le compromis de base représenté par le paragraphe 4 de l'article 5 quant à la charge de la preuve, en y ajoutant toutefois une disposition imposant au transporteur l'obligation d'établir que le navire avait les moyens appropriés pour prévenir l'incendie et que toutes les mesures ont été prises pour l'éviter ou en réduire les conséquences. Elle a proposé de retenir pour le paragraphe 4 de l'article 5 le libellé suivant :

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

Autres observations

47. Le Canada a suggéré de remplacer les mots "En cas d'incendie", au début du paragraphe 4, par les mots "En cas de dommage, de perte ou de retard causé par un incendie", puisque le transporteur n'est responsable que s'il y a eu perte, dommage aux marchandises ou retard à la livraison du fait de l'incendie. Pour souligner que ce paragraphe constitue une exception à la règle générale de la charge de la preuve énoncée au paragraphe 1 de l'article 5, l'OCTI a suggéré de modifier comme suit le début du paragraphe 4 : "En cas d'incendie, le transporteur ne sera responsable qu'à condition que le demandeur . . ."

48. La République démocratique allemande a suggéré d'envisager la possibilité d'ajouter à ce paragraphe une mention relative au "transporteur substitué".

Article 5, paragraphe 5

49. Le Canada, la République socialiste soviétique de Biélorussie et l'Union des Républiques socialistes soviétiques ont suggéré de supprimer ce paragraphe. Ils l'ont en effet estimé inutile puisqu'en cas de transport d'animaux vivants, si la perte, le dommage ou le retard est imputable aux "risques particuliers inhérents à ce genre de transport", le transporteur ne sera pas tenu pour responsable, en application de la règle générale du paragraphe 1 de l'article 5, car il sera en mesure de prouver "que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences". Toutefois, le Canada a proposé d'ajouter au paragraphe 1 de l'article 5 une disposition stipulant que le transporteur est tenu de fournir un navire convenablement équipé pour le transport de ces marchandises particulières et de prendre dûment soin des marchandises en question.

50. La Hongrie a suggéré de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 5, qui établit une règle de la charge de la preuve et une présomption spéciales en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de perte, dommage ou retard survenus lors du transport d'animaux vivants. De la sorte, les dispositions du paragraphe 5 continueraient à exonérer le transporteur au cas où la perte, le dommage ou le retard résulteraient des risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants, mais c'est au transporteur qu'il incomberait de prouver ce fait en application de la règle générale du paragraphe 1 de l'article 5 concernant la charge de la preuve.

51. L'INSA a suggéré de modifier la deuxième phrase du paragraphe 5 de manière que, si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions spéciales du chargeur concernant le transport d'animaux vivants, il y ait présomption que toute perte, tout dommage ou tout retard à la livraison des animaux découle des "risques particuliers inhérents à ce genre de transport" et que le transporteur ne soit donc pas responsable. Le paragraphe 5, modifié selon les indications de l'INSA, se lirait de la façon suivante :

"En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

52. Tout en estimant que la convention ne devrait pas régler les transports d'animaux vivants²⁴, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a suggéré qu'au cas où la Convention régirait néanmoins ces transports, le libellé du paragraphe 5 de l'article 5 soit remanié de la façon suivante :

²⁴ Voir plus haut au paragraphe 18 la discussion relative au paragraphe 4 de l'article premier.

“Le transporteur n'est pas responsable en cas de transport d'animaux vivants lorsque la perte ou le dommage résulte :

“a) D'instructions particulières ou de l'absence d'instructions de la part du chargeur;

“b) Des risques particuliers inhérents au transport d'animaux. Il est présumé, sauf preuve contraire, que toute perte ou dommage résulte de ces risques particuliers²⁵.”

Suggestion d'ordre rédactionnel

53. L'OCTI a suggéré une modification d'ordre rédactionnel qui ne concerne que le texte français de ce paragraphe.

Article 5, paragraphe 6

54. Les observations qui ont été formulées au sujet de ce paragraphe concernent essentiellement la disposition selon laquelle la responsabilité du transporteur n'est dérogée qu'en cas de préjudice résultant “de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer”, ainsi que l'effet de ce paragraphe sur l'obligation éventuelle du transporteur de contribuer aux avaries communes.

Exonération de la responsabilité du transporteur pour les préjudices résultant de “mesures raisonnables” prises pour sauver des biens en mer

55. Le Canada, la République socialiste soviétique de Biélorussie, la République socialiste soviétique d'Ukraine, l'Union des Républiques socialistes soviétiques et l'INSA ont formulé des réserves au sujet de la règle de ce paragraphe selon laquelle la responsabilité du transporteur n'est dérogée qu'au cas où le préjudice résulte de “mesures raisonnables” prises pour sauver des biens en mer. Ils ont souligné qu'il serait extrêmement difficile, sur le plan pratique, de déterminer si des mesures particulières prises en mer étaient ou non “raisonnables” et que cela conduirait souvent à des procès.

56. L'Union des Républiques socialistes soviétiques et l'INSA ont observé qu'au moment où il décidait des mesures à prendre, le capitaine d'un navire transportant des marchandises ne savait souvent pas au juste si ses efforts auraient pour effet de sauver des vies ou seulement des biens. L'INSA a en outre fait observer que c'était seulement au terme de l'opération de sauvetage que l'on pouvait mettre en balance la valeur des marchandises que le transporteur avait exposées à des risques avec celle des biens sauvés. La République socialiste soviétique de Biélorussie et l'Union des Républiques socialistes soviétiques ont déclaré que cette disposition risquait d'avoir un effet négatif sur

²⁵ Il est à noter que le nouveau libellé proposé par l'ICS pour le paragraphe 5 de l'article 5 ne fait pas mention de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison. Pour la position de l'ICS sur ce point, selon laquelle le transporteur ne devrait pas être rendu responsable du retard à la livraison, voir plus haut, aux paragraphes 13 et 14, la discussion relative à l'article 5 dans son ensemble.

l'application, par les capitaines de navires, des règles de navigation traditionnelles concernant l'obligation de porter secours aux navires en détresse.

57. La République socialiste soviétique de Biélorussie et la République socialiste soviétique d'Ukraine ont dit qu'il fallait préciser les critères auxquels se référer pour déterminer si une mesure prise pour sauver des biens en mer était “raisonnable” aux fins du paragraphe 6 de l'article 5. L'INSA a suggéré de supprimer ce mot “raisonnable” du paragraphe. Elle a suggéré en outre, à titre subsidiaire, que ce paragraphe impose au chargeur ou au destinataire l'obligation de prouver que les mesures prises par le transporteur pour sauver des biens en mer étaient délibérément déraisonnables, et soit rédigé de la façon suivante :

“Le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures prises pour sauver des biens en mer à moins qu'il ne soit établi que, pour sauver ces biens, le transporteur s'est délibérément comporté d'une manière qui n'était pas raisonnable.”

58. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a suggéré que le paragraphe 6 exonère également le transporteur de toute responsabilité pour le préjudice résultant de conflits du travail et de retards dus au fait qu'il a pris le temps nécessaire pour assurer des soins médicaux à des malades ou des blessés se trouvant à bord du navire, même si leur vie n'était pas en danger. En conséquence, l'ICS a recommandé que le paragraphe 6 de l'article 5 soit libellé de la façon suivante :

“Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant :

“a) De mesures prises pour sauver des vies ou préserver la santé;

“b) De mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer;

“c) D'un conflit du travail.”

Effets sur la contribution du transporteur aux avaries communes ou au sauvetage

59. Le Royaume-Uni a fait observer que le libellé actuel du paragraphe 6 semblait libérer le transporteur de son obligation d'apporter une contribution en cas d'avaries communes ou de sauvetage lorsque le type de perte ou de dommage subi par les propriétaires des marchandises pour lesquelles le transporteur était normalement tenu à une contribution aux avaries communes ou aux frais de sauvetage résulte de “mesures prises pour sauver des vies” ou “de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer”. Afin de bien faire ressortir que, dans ce cas, le transporteur reste tenu de contribuer pour le montant approprié aux avaries communes ou aux frais de sauvetage, le Royaume-Uni a proposé de libeller le début de ce paragraphe de la façon suivante :

“Le transporteur n'est pas responsable, sauf en cas d'avarie commune et de sauvetage, du préjudice . . .”

60. La Sierra Leone a déclaré que la convention devrait comporter une disposition protégeant les chargeurs et les destinataires contre les conséquences des actes d'avarie commune accomplis par le transporteur. Elle a fait observer qu'il était préférable que la convention établisse cette protection obligatoire plutôt que de s'en remettre au contrat de transport ou à la loi nationale pour régler l'obligation éventuelle du transporteur de contribuer aux avaries communes.

Suggestion d'ordre rédactionnel

61. Les Etats-Unis ont suggéré d'apporter à ce paragraphe une modification d'ordre rédactionnel.

Article 5, paragraphe 7

62. La République fédérale d'Allemagne a suggéré de supprimer ce paragraphe, estimant que les relations entre les actions du propriétaire de la marchandise contre le transporteur et contre d'autres personnes devaient être régies par des accords internationaux spécifiques, telle la Convention de Bruxelles sur l'abordage de 1910²⁶, ou par les principes du droit national applicable.

Suggestions d'ordre rédactionnel

63. Le Canada et l'OCTI ont formulé, à propos du paragraphe 7 de l'article 5, des suggestions d'ordre rédactionnel, celle de l'OCTI ne concernant que le texte français.

Article 6. — Limites de la responsabilité

Article dans son ensemble

1. La majorité des pays ou organisations qui ont présenté des observations ont indiqué qu'ils préféreraient une formulation dans laquelle les limites de la responsabilité des transporteurs seraient définies en fonction du critère unique du poids des marchandises (c'est-à-dire les variantes A et B) et non en fonction du double critère du poids et du "colis ou unité de chargement" (variantes C, D et E). Parmi ceux qui ont préféré la variante A ou B, la majorité a opté pour la variante A et parmi ceux qui ont donné la préférence aux variantes C, D ou E, la majorité a opté pour la variante D.

2. Certains ont fait observer qu'il n'était pas possible de faire un choix définitif parmi les variantes tant que l'on n'aurait pas déterminé le montant pécuniaire de ces limites de la responsabilité.

3. Beaucoup ont proposé que le montant pécuniaire de ces limites soit exprimé en droits de tirages spéciaux du Fonds monétaire international et non en "francs or".

²⁶ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, Bruxelles, 23 septembre 1910.

Variante A

4. Le Danemark, Fidji, la Finlande, la Hongrie²⁷, la Norvège, le Royaume-Uni et la Suède²⁸ se sont déclarés en faveur de la variante A, pour les raisons suivantes :

a) La méthode décrite dans la variante A est simple (Danemark, Finlande et Royaume-Uni), en particulier parce qu'elle fixe les mêmes limites pour tous les cas de responsabilité du transporteur, y compris la responsabilité pour retard (Hongrie et Royaume-Uni), et qu'elle ne spécifie que le critère du poids pour fixer cette limite (Royaume-Uni);

b) Le critère du poids retenu pour fixer la limite a été adopté dans un certain nombre d'autres conventions portant sur les transports, à savoir la CIM, la CMR et la Convention de Varsovie. L'adoption de ce critère dans la Convention aurait l'avantage d'uniformiser les Conventions et de rendre moins difficile la formulation de règles uniformes pour les transports combinés (Norvège et Suède);

c) Le critère supplémentaire "par colis ou par unité de chargement" utilisé dans les variantes C, D et E pour définir les limites de la responsabilité n'est pas clair et a fait l'objet d'interprétations diverses dans les législations nationales et les décisions judiciaires (Norvège et Suède). Le critère du poids suscite moins de controverses (Fidji);

d) Le critère "par colis ou par unité de chargement" risquerait d'aboutir à des limites de responsabilité différentes, inattendues et arbitraires pour un même transport de marchandises selon la manière dont celles-ci ont été emballées (Finlande, Norvège et Suède), et dans beaucoup de pays la question de savoir comment appliquer ce critère aux marchandises transportées en conteneurs n'a pas encore été résolue (Norvège);

e) L'objection selon laquelle, si l'on adoptait le critère du poids, le transporteur ou le destinataire de marchandises légères mais de grande valeur ne recevrait pas une compensation adéquate pourrait être résolue par :

- i) L'assurance de ces marchandises (Finlande); ou
- ii) Une disposition analogue au paragraphe 3 de l'article 10 du projet de convention TCM²⁹ qui est libellé comme suit : "Le poids brut minimum de ces marchandises sera réputé être . . . kilos." (Norvège);

f) Il ressort des études faites en Scandinavie dans les milieux commerciaux intéressés que l'adoption du critère du poids pour fixer la limite de la responsabilité du transporteur permettrait de résoudre la plupart des problèmes liés aux dommages de marchandises générales et que l'augmentation du prix correspondant à l'augmentation de l'assurance serait négligeable (Norvège).

²⁷ La Hongrie s'est déclarée également en faveur de la variante C.

²⁸ La Suède a indiqué la variante B comme second choix.

²⁹ E/CONF.59/17.

Variante B

5. L'Autriche, la République démocratique allemande³⁰, le Japon³¹ et l'OCTI ont indiqué qu'ils préféreraient la variante B, pour les raisons suivantes :

a) La limite de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison devrait en général être plus basse que la limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages causés aux marchandises; or, la variante B prévoit une limite distincte et appropriée pour le retard à la livraison (Autriche et OCTI);

b) L'adoption de la variante B et le critère du poids qui y figure seraient en harmonie avec d'autres conventions sur les transports, notamment les Conventions CIM et CMR (Autriche et OCTI);

c) L'adoption du critère unique du poids pour fixer les limites de la responsabilité est simple et pratique (Japon);

d) Si l'on utilisait le critère "par colis ou par unité de chargement" pour fixer les limites de la responsabilité, celles-ci pourraient varier en fonction du nombre d'unités de chargement dans lesquelles les marchandises transportées ont été emballées (Autriche);

e) L'objection selon laquelle l'adoption du critère du poids aurait pour effet que le transporteur ou le destinataire de marchandises de prix et de faible poids ne recevrait pas une compensation adéquate pourrait être résolue par l'adoption d'une disposition aux termes de laquelle le transporteur pourrait se soustraire à la limitation spécifiée dans l'article en déclarant la nature et la valeur des marchandises (disposition prévue par exemple au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924) [Japon].

6. La France a fait observer que, bien qu'elle préfère la variante D, elle ne verrait pas d'objection grave à l'adoption de la variante B, s'il apparaissait que la majorité se prononce en faveur d'une méthode consistant à définir les limites de la responsabilité en se référant uniquement au critère du poids. Elle a fait remarquer que la variante B est acceptable étant donné qu'elle prévoit une limitation spéciale en cas de retard, calculée sur le montant du fret.

7. En ce qui concerne la question de savoir si la limite de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison (al. b) devrait être égale au fret ou au double du fret, l'Autriche a fait observer qu'il y avait des précédents pour les deux solutions et que l'une ou l'autre limite serait donc acceptable.

8. La Suède a indiqué la variante B comme second choix³².

9. L'OCTI a proposé de modifier l'alinéa b de la variante B afin d'indiquer clairement que la limite de responsabilité fixée aux termes de l'alinéa en question ne s'applique pas dans les cas où la perte ou l'avarie a

été causée par le retard à la livraison; tous les cas de perte ou d'avarie seraient couverts uniquement par la limite fixée à l'alinéa a. Elle a proposé de libeller l'alinéa b comme suit :

"b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison, conformément aux dispositions de l'article 5, n'excédera pas, en cas de préjudice autre que celui prévu sous l'alinéa a, le double du fret."

10. L'OCTI a fait observer que le texte français du paragraphe 1, alinéa a, de la variante B était plus complet que le texte anglais et a suggéré de modifier le libellé de ce dernier comme suit, sur le modèle du texte français :

"1, a. The liability of the carrier for loss damage or expense resulting from loss or damage to the goods according . . ."

Variante C

11. La Hongrie a indiqué une préférence pour la variante C³³, car elle prévoit les mêmes limites pour tous les cas de responsabilité du transporteur, y compris le cas de retard à la livraison.

12. Le Mexique a indiqué que la variante C suscite des problèmes pour le calcul des limites de la responsabilité.

Variante D

13. Les Etats-Unis d'Amérique³⁴, la France, la République fédérale d'Allemagne, la République socialiste soviétique de Biélorussie, la République socialiste soviétique d'Ukraine, l'URSS et l'INSA ont indiqué qu'ils préféreraient la variante D. En ce qui concerne les deux sous-variantes portant sur la limite de responsabilité dans le cadre de l'alinéa b de cette variante, les Etats-Unis d'Amérique ont préféré la sous-variante Y et les autres la sous-variante X.

14. Ceux qui ont indiqué préférer la variante D ont donné les raisons suivantes :

a) L'adoption du critère unique du poids n'a pas donné de résultats satisfaisants (France). Si la limite pécuniaire par kilogramme du poids brut des marchandises perdues ou endommagées était fixée à un niveau comparativement bas, les transporteurs ou les destinataires de marchandises de grande valeur mais de faible poids ne recevraient pas une compensation adéquate (Allemagne, République fédérale d', et INSA). Si la limite pécuniaire était fixée à un niveau élevé, la responsabilité serait illimitée dans le cas de marchandises de faible valeur. L'adoption d'un double critère, comme dans la variante D, donne des résultats plus équitables (INSA);

b) En adoptant un double critère pour fixer les limites de la responsabilité, la variante D ménage le compromis établi par l'article 2 du Protocole de Bruxelles

³⁰ La République démocratique allemande a estimé que les règles figurant dans la variante B devraient être complétées par la règle du paragraphe 2, a, de la variante C qui prévoit le cas où un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises.

³¹ Le Japon a également indiqué une préférence pour la variante E.

³² Le premier choix de la Suède est la variante A.

³³ La Hongrie s'est déclarée également en faveur de la variante A.

³⁴ Les Etats-Unis d'Amérique ont indiqué cette préférence en fonction de leur conviction que la majorité des Etats serait favorable à la variante D.

les de 1968 entre l'adoption du critère unique du poids (comme dans certaines conventions qui réglementent d'autres modes de transport) et l'adoption du critère par colis ou unité (par. 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924) [France]. Ce double critère permettrait également d'attribuer une compensation plus équitable lorsque les marchandises sont perdues ou endommagées étant donné que les réclamations pourraient s'appuyer à la fois sur le poids de la marchandise et sur la valeur des unités de chargement (INSA);

c) La variante D est préférable à la variante C dans la mesure où elle fixe une limitation spéciale en cas de retard à la livraison calculée en fonction du fret (France et INSA). La limitation de la responsabilité pour retard à la livraison devrait être basée sur d'autres principes que ceux applicables à la limitation de la responsabilité pour perte ou dommage aux marchandises (INSA).

15. La République fédérale d'Allemagne a souligné que sa préférence pour la variante D était fondée sur l'hypothèse que la limite pécuniaire par kilo qui serait ainsi adoptée ne serait pas considérablement plus élevée que les 30 francs Poincaré spécifiés à l'alinéa a de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968. Elle a indiqué que la variante A aurait été préférable en raison de sa simplicité, mais qu'elle ne pourrait être retenue que si la limite pécuniaire par kilo était beaucoup plus élevée. Étant donné que l'on ne pourra pas choisir définitivement une méthode de limitation tant que les limites pécuniaires n'auront pas été déterminées et que lesdites limites ne pourront probablement être fixées de manière définitive qu'à la Conférence diplomatique qui examinera le projet de convention, la République fédérale d'Allemagne a proposé que toutes les variantes soient maintenues dans le projet pour que la Conférence diplomatique en soit saisie.

16. L'INSA a formulé les propositions suivantes en ce qui concerne le paragraphe 1, a, de la variante D :

a) Le libellé devrait être modifié afin d'indiquer clairement si, lorsque des colis ou des unités de chargement de poids différents faisant partie de la même expédition sont perdus ou endommagés, il faut tenir compte séparément de chaque colis ou unité de chargement pour déterminer les limites de la responsabilité ou uniquement du total des marchandises perdues ou endommagées;

b) Les mots "de ses préposés ou mandataires" devraient être ajoutés après les mots "du transporteur" afin d'étendre les limites de la responsabilité aux préposés ou mandataires du transporteur agissant dans le cadre de leurs fonctions.

17. Le Mexique a fait observer que la variante D pose des problèmes en ce qui concerne le calcul des limites de la responsabilité.

Variante E

18. Le Japon³⁵, le Mexique et la Sierra Leone ont indiqué une préférence pour la variante E.

19. Le Mexique a fourni les raisons suivantes à l'appui de son choix :

a) Les dispositions figurant dans cette variante sont complètes, contrairement à celles de la variante A; et

b) Contrairement aux dispositions des variantes C et D, celles de cette variante ne soulèvent pas de difficulté en ce qui concerne le calcul du montant effectif de la responsabilité.

Paragraphes s'appliquant à toutes les variantes de l'article 6

Expression des limites en droits de tirages spéciaux

20. La Belgique, le Danemark, Fidji, la Finlande, les Pays-Bas, la Norvège, la République fédérale d'Allemagne et la Suède ont proposé que les limites pécuniaires de responsabilité soient exprimées en droits de tirages spéciaux du Fonds monétaire international et non en "francs or", comme c'est actuellement le cas. La Belgique, la République fédérale d'Allemagne, la Suède et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont appelé l'attention sur le fait que l'article VI du Protocole de Montréal portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 a exprimé les limites de la responsabilité du transporteur aérien en droits de tirages spéciaux. L'OACI a également fait observer que le Protocole de Montréal n° 4 permettait aux Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international de déclarer que la limite de responsabilité sera exprimée en francs Poincaré. On a fait observer que la solution des droits de tirages spéciaux présenterait les avantages suivants :

a) Elle éviterait que les limites pécuniaires de la responsabilité fluctuent à la suite des fluctuations du prix de l'or (Fidji et Norvège);

b) Elle éviterait les difficultés qui sont liées à la disparition du cours officiel de l'or, à l'emploi d'unités de compte comme numéraire et au calcul des taux de change en l'absence de parités officielles (Pays-Bas).

Expression des limites en "francs or"

21. La Hongrie et les Philippines ont approuvé l'expression des limites pécuniaires de la responsabilité en "francs or" telle qu'elle est définie dans ces paragraphes. La Hongrie a fait observer qu'en exprimant la limitation de cette manière toute réduction de la responsabilité du fait de l'inflation se trouvait éliminée.

Conversion de l'unité de valeur en monnaie nationale

22. Les propositions suivantes ont été faites en ce qui concerne les règles de conversion du "franc or" en monnaie nationale :

a) Fidji a proposé que la conversion du "franc or" en monnaie nationale se fasse sur la base de la valeur officielle de cette monnaie par rapport au "franc or" au moment de la perte. Si l'on opérait la conversion, comme c'est le cas aux termes des règles actuellement en vigueur, à la date du jugement ou de la sentence

³⁵ Le Japon s'est déclaré également en faveur de la variante B.

arbitrale, des retards dans la procédure judiciaire ou d'arbitrage affecteraient le montant recouvrable;

b) La République démocratique allemande a proposé de modifier le libellé de ce paragraphe afin de couvrir le cas où un différend portant sur une perte ou un dommage ne fait pas l'objet d'un procès ou d'un arbitrage mais est réglé entre les parties. Le libellé suivant a été proposé à cette fin :

“La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe précédent du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale ou à la date de l'accord de la partie intéressée.”

23. Le Japon a fait observer qu'il serait nécessaire d'indiquer clairement la formule de conversion de l'étalon international en monnaies nationales.

Observations ne portant pas sur une variante précise

A. *Le niveau des limites pécuniaires de la responsabilité*

24. L'ICS et l'IUMI ont proposé que les limites pécuniaires de la responsabilité du transporteur soient fixées à un niveau peu élevé, pour les raisons suivantes :

a) Si l'on fixait les limites pécuniaires à un niveau élevé, une proportion plus importante de l'assurance des marchandises serait couverte par l'assurance-responsabilité du transporteur et non par l'assurance des marchandises contractée par le chargeur. L'assurance-responsabilité du transporteur pour un montant total relativement élevé est toutefois plus chère que l'assurance des marchandises pour la valeur exacte de chaque expédition. Il en résulterait donc une augmentation des coûts du transport (ICS, qui cite une étude du secrétariat de la CNUCED publiée sous la cote TD/B/C.3/120, par. 189);

b) La fixation d'une limite pécuniaire élevée dans ce contexte augmenterait par trop les risques du transporteur (ICS et IUMI). La possibilité qu'une limite pécuniaire élevée conduise à des risques excessifs est aggravée par les règles de responsabilité figurant à l'article 5, aux termes desquelles le transporteur serait dans la plupart des cas responsable en cas de perte totale de la cargaison (IUMI);

c) Une limite pécuniaire élevée aurait pour effet que le chargeur de marchandises de faible valeur subventionnerait le chargeur de marchandises coûteuses (ICS);

d) Une limite pécuniaire peu élevée découragerait les assureurs des marchandises de se retourner contre les transporteurs (IUMI);

e) Une limite pécuniaire élevée augmenterait le total des risques du transporteur et amènerait l'assureur du transporteur à se réassurer à un prix élevé sur les marchés internationaux, usurpant ainsi en partie le rôle normal du chargeur (ICS).

25. La Hongrie et le Royaume-Uni ont fait observer qu'il n'était pas possible de faire un choix définitif entre

les diverses variantes tant que l'on n'aurait pas déterminé le montant précis des limites pécuniaires de la responsabilité pour les différentes variantes. La Finlande considère les limites stipulées dans le Protocole de Bruxelles de 1968 comme appropriées. La République fédérale d'Allemagne a indiqué que le chiffre de 30 francs Poincaré, ou un chiffre légèrement supérieur, serait acceptable, mais qu'il faudrait laisser à la Conférence diplomatique qui examinera le projet de Convention, le soin de fixer un chiffre définitif. La Norvège a également suggéré de laisser à la Conférence diplomatique le soin de fixer un chiffre définitif.

B. *Détermination des limites de responsabilité lorsque les marchandises sont transportées par conteneur*

26. La Tchécoslovaquie a estimé qu'il faudrait prévoir des dispositions permettant de déterminer les limites de la responsabilité du transporteur lorsque les marchandises sont transportées dans des conteneurs, des palettes ou d'autres unités de transport similaires.

27. La Hongrie a fait observer que si l'on appliquait une méthode selon laquelle les limites de la responsabilité seraient déterminées sur la base du critère du “colis ou de l'unité de transport” lorsque les marchandises sont transportées par conteneur, il faudrait veiller à ce que le nombre d'unités de transport groupées dans chaque conteneur soit indiqué, étant donné que le nombre total d'unités groupées dans un conteneur peut être considérable. Ce problème ne se poserait pas toutefois si l'on adoptait une limitation de la responsabilité fondée sur le critère du poids des marchandises.

28. Le Niger a indiqué qu'il retenait les variantes faisant état des problèmes qui se posent lorsque les marchandises sont transportées par conteneur, étant donné que cette formule de transport revêt une importance spéciale pour un pays sans littoral.

29. Le CMI a indiqué que l'on pourrait éliminer certaines des difficultés rencontrées dans l'application du critère du colis ou de l'unité de chargement, pour définir la limite de la responsabilité du transporteur, lorsque les marchandises sont transportées par conteneur en prévoyant que les colis se trouvant dans le conteneur plutôt que le conteneur lui-même constituent des unités pourvu qu'ils aient été énumérés dans le connaissance.

C. *Déclaration par le chargeur de la nature et de la valeur des marchandises*

30. La Hongrie, les Philippines et l'URSS ont proposé d'inclure dans les règles de l'article 6 concernant les limites de la responsabilité une disposition similaire à celle de l'article 4, paragraphe 5, de la Convention de Bruxelles de 1954 ou de l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles de 1968, aux termes de laquelle le chargeur pourrait se soustraire aux limites de responsabilité prescrites en déclarant au transporteur la nature et la valeur des marchandises.

D. Absence de choix entre les différentes variantes

31. La Belgique, le Nigéria et la Tchécoslovaquie ont décidé d'attendre un stade ultérieur de l'examen du projet de convention pour choisir entre les différentes variantes. Les Philippines ont indiqué que toutes les variantes étaient nulles au regard de la législation des Philippines, parce que contraires à l'ordre public, étant donné qu'elles limitent la responsabilité du transporteur à une somme déterminée sans aucune condition et sans le consentement du chargeur ou du destinataire. Ce pays a toutefois fait remarquer qu'une formulation qui limiterait la responsabilité du transporteur à une somme spécifique serait conforme à la législation des Philippines, à moins que le chargeur ne déclare que les marchandises ont une valeur plus élevée et ne paie un taux de fret plus élevé. Elles ont donc proposé le libellé suivant :

“La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ou, en cas de retard, à une somme ne dépassant pas [le double du] fret payé ou payable, à moins que le chargeur n'ait déclaré une valeur plus élevée et n'ait payé un taux de fret plus élevé sur la base de la valeur déclarée.”

A titre d'alternative, les Philippines ont proposé d'adopter le paragraphe 5 de l'article IV de la Convention de Bruxelles de 1924.

32. Le Canada a estimé qu'aucune des cinq variantes proposées n'était satisfaisante dans la mesure où :

a) Elles ne fournissent pas une solution satisfaisante aux incertitudes causées par l'or en tant qu'unité de mesure;

b) Elles n'offrent pas de solution aux incertitudes auxquelles ont donné lieu certaines décisions judiciaires quant à la signification du mot “colis” ou de la responsabilité liée à une “unité de poids”; et

c) Elles ne permettent pas au transporteur de se rendre pleinement compte de l'étendue de sa responsabilité au moment de conclure un contrat de transport.

Le Canada a indiqué qu'il avait envisagé la possibilité d'utiliser la valeur pour laquelle les marchandises sont assurées ou la valeur déclarée obligatoire des marchandises en tant que limite de la responsabilité, mais qu'il avait constaté que cela risquerait d'obliger le chargeur à dévoiler au transporteur des renseignements qu'il considère comme confidentiels. Le Canada a estimé qu'en ce qui concerne les marchandises sans valeur déclarée, une formule liant les limites de la responsabilité au montant du fret payé méritait un examen plus approfondi.

33. La Belgique a noté que les milieux intéressés au transport maritime en Belgique ne seraient pas adversaires d'une formule de limitation plus simple que celle du double critère de calcul (unité et poids) adoptée dans le Protocole de Bruxelles de 1968, à condition que la

limite de responsabilité ne soit pas substantiellement augmentée par cette formule plus simple.

34. Les Pays-Bas ont proposé d'ajouter à l'article 5 ou à l'article 6 une disposition concernant le calcul de la valeur des marchandises similaires à celle de l'article 2, b, du Protocole de Bruxelles de 1968.

35. Le Royaume-Uni a proposé d'introduire à l'article 6 ou à l'article 24 une disposition aux termes de laquelle, lorsque les propriétaires de la marchandise ont payé le sauvetage et se retournent contre le transporteur en arguant d'une erreur de sa part, le remboursement n'est pas sujet aux limites de responsabilité prescrites dans ledit article³⁶.

36. Le CMI a fait observer qu'une disposition définissant les limites de la responsabilité devrait présenter les caractéristiques suivantes :

a) La définition de ces limites devrait être plus claire que celle qui figure actuellement dans la Convention de Bruxelles de 1924 et devrait définir les limites de la responsabilité de manière à éviter les différends et les litiges;

b) Le critère du “colis ou de l'unité de chargement” devrait être complété par le critère du poids dans la méthode adoptée en vue de fixer les limites de la responsabilité afin d'améliorer la position des demandeurs en ce qui concerne les unités lourdes;

c) La responsabilité en matière de perte due à un retard à la livraison devrait toujours être limitée aux préjudices directs et raisonnables qui pouvaient être normalement prévus par le transporteur au moment de la conclusion du contrat comme une conséquence probable du retard dans la livraison, et devrait, en tout état de cause, être limitée à un montant n'excédant pas celui du fret;

d) La responsabilité totale du transporteur pour perte ou avaries aux marchandises ou pour retard ne devrait pas être supérieure à celle qui aurait été applicable en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité est engagée (par exemple, variante B, par. 1, c; variante D, par. 1, c, et variante E, par. 1, c).

37. L'IUMI a fait observer que :

a) Si l'on impose une responsabilité pour retard dans la livraison, cette responsabilité doit toujours être limitée au montant du fret lorsque le retard n'a pas causé de pertes ou de dommages matériels aux marchandises. Il faudra déterminer toutefois si le “fret” est celui qui est perçu pour l'ensemble de la cargaison, pour toutes les marchandises portées au connaissement, ou pour les marchandises au sujet desquelles le retard est invoqué. Selon l'IUMI, l'interprétation selon laquelle le fret, dans ce cas, est uniquement celui qui est perçu pour les marchandises en retard ne serait plus en accord avec une limitation possible de la responsabilité à un montant calculé par kilogramme du poids brut des marchandises perdues ou endommagées;

³⁶ Cette proposition est incluse dans le nouveau libellé de l'article 24 proposé par le Royaume-Uni. Ce nouveau libellé figure au paragraphe 3 de l'analyse des observations concernant ledit article.

b) En examinant les limites de la responsabilité, il faudrait considérer la limitation générale de la responsabilité du transporteur résultant de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer, Bruxelles 10 octobre 1957.

Article 7. — Recours judiciaires

Article dans son ensemble

1. Le CMI et l'Organisation internationale du Travail se sont déclarés particulièrement favorables aux dispositions du paragraphe 2 selon lesquelles, au cas où une action serait intentée contre eux, les préposés et mandataires du transporteur pourront se prévaloir des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur, pourvu qu'ils aient agi dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Le Royaume-Uni a suggéré d'envisager la possibilité de mentionner également le "transporteur substitué" chaque fois qu'il est question du "transporteur" dans cet article.

Article 7, paragraphe 1

3. Le Canada et la Chambre internationale de la marine marchande ont fait observer que le membre de phrase "que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle" ne couvrirait pas toutes les catégories d'actions. Pour que le paragraphe puisse s'appliquer à toutes les catégories d'actions possibles, le Canada a suggéré de remplacer l'expression "ou sur la responsabilité extra-contractuelle" par "ou autrement", tandis que la Chambre internationale de la marine marchande a proposé, pour la même raison, d'ajouter l'expression "ou autrement" à la fin du texte actuel.

Suggestions d'ordre rédactionnel

4. La France et l'OCTI ont émis des suggestions d'ordre rédactionnel concernant uniquement la version française du paragraphe 1 de l'article 7.

Article 7, paragraphe 2

5. Le Canada a fait observer qu'aux termes de ce paragraphe la personne autorisée à se prévaloir des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur devait être "un préposé ou mandataire du transporteur". Le Canada a souligné d'autre part que, s'agissant de définir "la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur", il était question, au paragraphe 3 de l'article 4, "des préposés, des mandataires ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur". Le Canada a proposé d'utiliser comme seule et unique formule dans les deux articles : "les préposés ou mandataires³⁷".

³⁷ Il convient de noter que le Canada a proposé une nouvelle version du paragraphe 3 de l'article 4, comportant, au passage visé, la formule "le préposé ou mandataire du transporteur". Voir ci-dessus le paragraphe 12 de l'analyse des observations concernant l'article 4 (par. 3).

Article 7, paragraphe 3

6. Le Canada a jugé ce paragraphe acceptable.

Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Elargissement des circonstances dans lesquelles il y a déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. La France, la Hongrie et la République démocratique allemande ont suggéré de modifier cet article de façon que le transporteur, outre le cas où il est déchu du droit de limiter sa responsabilité (première phrase de l'article), soit également déchu de ce droit lorsque des dommages auront résulté :

a) D'un acte commis par un préposé ou un mandataire du transporteur, soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit téméairement et en sachant que des dommages en résulteraient probablement (République démocratique allemande et Hongrie);

b) Du fait d'un préposé ou d'un mandataire du transporteur agissant dans l'exercice de ses fonctions, en cas de faute intentionnelle ou de faute inexcusable, cette dernière étant le fait d'agir téméairement ou en sachant que des dommages en résulteraient probablement (France).

La France et la Hongrie ont fait observer que, le transporteur agissant dans la plupart des cas par l'intermédiaire de préposés ou de mandataires, ce n'était que très rarement que le transporteur serait responsable de fautes entraînant la déchéance du droit de limiter la responsabilité prévue dans cet article. Etant donné qu'aux termes de cet article dans sa version actuelle le transporteur ne perdrait que très rarement le droit de limiter sa responsabilité, la protection du chargeur serait insuffisante. La France a d'autre part souligné que la modification proposée par elle en ce qui concerne la déchéance du transporteur du droit de limiter sa responsabilité était conforme aux dispositions du Protocole de La Haye de 1955 modifiant la Convention de Varsovie de 1929.

2. Soulignant l'injustice que constitue, à l'égard de la personne ayant droit aux marchandises, le fait que cet article ne permette qu'il y ait déchéance du droit de limiter la responsabilité que dans très peu de cas, l'Autriche a proposé que :

a) Le transporteur perde le droit de limiter sa responsabilité lorsque les dommages sont le résultat d'une négligence inexcusable de sa part, ou de la part de ses préposés ou mandataires; et

b) Les préposés ou mandataires du transporteur soient déchus du droit de limiter leur responsabilité personnelle lorsque les dommages sont le résultat d'une faute inexcusable qui leur serait imputable.

Limitation des circonstances dans lesquelles il y a déchéance du droit de limiter la responsabilité

3. La RSS de Biélorussie, la RSS d'Ukraine et l'URSS ont proposé de supprimer les termes "soit

témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement” :

a) Dans la première phrase de l'article (RSS de Biélorussie);

b) Dans la première et dans la deuxième phrase de l'article (RSS d'Ukraine et URSS), cette proposition s'appuyait sur les raisons suivantes :

- i) La notion de “témérité” équivaut en fait à celle de “négligence”. La responsabilité du transporteur reposant, aux termes de l'article 5, sur la notion de négligence, il pourrait en résulter, dans la pratique, que le transporteur soit déchu du droit de limiter sa responsabilité chaque fois qu'il serait établi qu'il y a eu négligence (RSS d'Ukraine et URSS);
- ii) Le maintien de l'expression “et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement” entraînerait, dans un grand nombre de situations concrètes, la déchéance du transporteur de son droit de limiter sa responsabilité, car il lui serait très difficile de prouver qu'il ignorait que des dommages résulteraient probablement (RSS de Biélorussie et URSS). Ce libellé susciterait d'autre part divers problèmes d'interprétation (RSS d'Ukraine).

Autres observations

4. Le Canada, le Royaume-Uni et l'OCTI ont fait observer que cet article enlevait au transporteur et à ses proposés ou mandataires le droit de limiter leur responsabilité lorsqu'ils auraient commis des actes ou omissions prévus dans l'article et que des dommages en auraient résulté. Le paragraphe 1 de l'article 5 stipulant que le transporteur est responsable non seulement des “dommages” causés aux marchandises, mais “du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison”, il a été proposé d'harmoniser les deux articles en remplaçant le mot “*damage*”, dans le texte anglais de l'article 8, par les mots “*loss, damage and delay*” (Royaume-Uni) ou les mots “*loss, damage or expense*” (OCTI). L'OCTI a d'autre part suggéré de remplacer le mot “dommage” par le mot “préjudice” dans la version française de l'article 8.

5. Le Canada a proposé de refondre l'article en supprimant la deuxième phrase, et en modifiant la première de façon qu'aux termes du nouvel article le transporteur ainsi que ses préposés ou mandataires soient déchus du droit de limiter leur responsabilité s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission commis par eux et de la nature indiquée dans la première phrase de l'article.

6. La Chambre internationale de la marine marchande et l'Union internationale d'assurances transports ont approuvé la façon dont sont énoncées dans ces articles les circonstances dans lesquelles les transporteurs, leurs préposés et mandataires perdent le droit de limiter leur responsabilité, lorsqu'ils ont causé des dommages résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement.

Article 9. — Marchandises en pontée

Article 9, paragraphe 1

1. Les observations relatives à ce paragraphe portaient essentiellement sur la définition qu'il donne des conditions dans lesquelles le transporteur est autorisé à transporter des marchandises en pontée, ainsi que sur la responsabilité de ce dernier, lorsque, conformément à ladite autorisation, il transporte des marchandises en pontée.

2. Le Canada a fait observer, d'une part, que l'on pouvait s'attendre que les transporteurs fixent des tarifs moins élevés ou offrent une remise s'ils sont autorisés à transporter les marchandises en pontée, et, d'autre part, que les transporteurs pourraient accorder un traitement préférentiel aux chargeurs importants, notamment en ce qui concerne l'espace disponible en cale.

Autorisation de transporter des marchandises en pontée

3. La Chambre internationale de la marine marchande et l'Union internationale d'assurances transports se sont déclarées favorables aux trois formules proposées dans ce paragraphe en vue de permettre aux transporteurs de transporter des marchandises en pontée. Selon l'Union internationale d'assurances transports, le paragraphe 1 serait compatible avec la pratique des compagnies d'assurances qui, pour les conteneurs, ne font pas de distinction entre le transport en pontée ou en cale. Par souci de clarté, la Chambre internationale de la marine marchande a proposé d'ajouter la phrase ci-après à la fin du paragraphe dans sa version actuelle : “L'expédition en conteneurs est réputée emporter accord pour leur transport en pontée.” L'Association internationale des armateurs a indiqué qu'il fallait préciser si les trois types d'autorisation mentionnés dans ce paragraphe constituaient autant de possibilités distinctes et si chacune conférerait au transporteur l'autorisation nécessaire.

4. La République démocratique allemande a proposé de modifier ce paragraphe de façon à préciser que le transport des marchandises en pontée exige un accord exprès entre le chargeur et le transporteur dans tous les cas sauf lorsqu'il s'agit de marchandises transportées en conteneurs.

5. Aux fins de ce paragraphe, la Hongrie a proposé de donner une définition plus précise du terme “usages” et elle a fait observer qu'en ce qui concerne le transport en pontée, on utilisait fréquemment l'expression “*binding custom*”. Afin de préciser à quels “règlements en vigueur” se référerait le paragraphe 1, la RSS de Biélorussie, la RSS d'Ukraine et l'URSS ont proposé d'ajouter à la fin du paragraphe les mots “dans le pays du port de chargement”.

Responsabilité du transporteur en cas de transport en pontée autorisé

6. Le Canada, la Hongrie, le Japon, les Pays-Bas et la Tchécoslovaquie ont proposé d'inclure dans

l'article 9 une clause relative à la responsabilité éventuelle du transporteur en cas de perte, de dommages ou de retard dans la livraison de marchandises que le transporteur aurait transportées en pontée conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 9. Ces pays ont fait observer que l'article 9 dans sa version actuelle ne définit pas clairement la responsabilité du transporteur en cas de transport en pontée autorisé, eu égard surtout au paragraphe 3 de l'article 9, qui traite spécifiquement de la responsabilité du transporteur en cas de transport en pontée non autorisé.

7. La Hongrie, les Pays-Bas et la Tchécoslovaquie ont proposé que les règles générales énoncées aux articles 5, 6 et 8 en ce qui concerne la responsabilité du transporteur s'appliquent également au transport autorisé de marchandises en pontée. La Tchécoslovaquie a d'autre part indiqué que si l'intention des rédacteurs était de modifier la responsabilité du transporteur en cas de transport en pontée autorisé, les modifications apportées devraient être clairement stipulées dans l'article 9.

8. Le Japon a proposé d'inclure dans le paragraphe 1 de l'article 9 une clause aux termes de laquelle, en cas de transport en pontée autorisé, le transporteur serait dégagé de toute responsabilité pour perte, dommages ou retard dans la livraison qui résulteraient des risques inhérents au transport en pontée, s'il apportait la preuve que les pertes, les dommages, ou le retard dans la livraison pouvaient être attribués à ces risques particuliers.

Suggestions d'ordre rédactionnel

9. Le Canada et l'OCTI ont formulé des suggestions d'ordre rédactionnel intéressant uniquement la version française du paragraphe 1 de l'article 9.

Article 9, paragraphe 2

10. La RSS de Biélorussie et l'URSS ont proposé que dans tous les cas où le transport de marchandises en pontée aurait été autorisé aux termes du paragraphe 1 de l'article 9, le connaissement devrait indiquer que les marchandises sont transportées en pontée, puisque ce fait est d'un grand intérêt pour les expéditeurs et pour les destinataires. Les deux pays en question ont indiqué que cette clause pourrait être ajoutée soit à l'article 9, soit à l'article 15.

11. Tout en déclarant ne pas savoir exactement ce qu'il convenait d'entendre par l'expression "en fera mention" utilisée au paragraphe 2 de l'article 9 à propos de la conclusion entre le chargeur et le transporteur d'un accord relatif au transport des marchandises en pontée, le Canada présume qu'il ne s'agirait pas de clauses imprimées. Le Canada a proposé de supprimer dans ce paragraphe toute référence à un "autre document faisant preuve de contrat de transport" parce qu'il doutait que l'on puisse appliquer à

l'égard de tierces parties les mentions portées dans un tel document.

Article 9, paragraphe 3

12. Le Canada, la Hongrie, les Pays-Bas, la République socialiste soviétique de Biélorussie, l'URSS et l'Union internationale d'assurances transports ont estimé que le libellé de ce paragraphe n'était pas très clair et qu'il convenait d'en rédiger une nouvelle version.

13. La RSS de Biélorussie et l'URSS estimaient que dans la nouvelle version les articles 6 et 8 relatifs à la limitation de la responsabilité du transporteur devraient également s'appliquer à la responsabilité du transporteur en cas de perte, de dommages ou de retard dans la livraison uniquement imputables au transport non autorisé de marchandises en pontée. D'autre part, il paraissait aux Pays-Bas qu'en plus des règles générales exposées dans les articles 6 et 8 en ce qui concerne la limitation de la responsabilité du transporteur, ce paragraphe imposait au transporteur une responsabilité distincte en cas de perte, de dommages ou de retard dans la livraison résultant des risques inhérents au transport en pontée dans les cas où le transporteur n'était pas autorisé à transporter les marchandises en pontée.

14. La Hongrie s'est déclarée opposée à toute interprétation ou formulation du paragraphe 3 de l'article 9 qui dégagerait le transporteur de la responsabilité résultant uniquement des risques inhérents au transport de marchandises en pontée. Selon l'Union internationale d'assurances transports on ne voyait pas clairement, compte tenu surtout du droit applicable en cas de déroutement, quelles seraient les conséquences juridiques d'une situation dans laquelle le transporteur délivrerait un connaissement prévoyant le transport en cale et arrimerait par la suite la cargaison sur le pont.

Article 9, paragraphe 4

15. Le Canada, les Pays-Bas et la Chambre internationale de la marine marchande ont proposé la suppression de ce paragraphe.

16. De l'avis du Canada et des Pays-Bas, le principe de l'article 8 relatif à la perte par le transporteur de son droit à limiter sa responsabilité serait assez général pour englober le cas de marchandises transportées en pontée, alors qu'un accord passé entre le chargeur et le transporteur prévoyait expressément le transport en cale.

17. La Chambre internationale de la marine marchande a fait observer que l'on n'est pas justifié à supposer, comme les rédacteurs du paragraphe semblent l'avoir fait, qu'"un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale" implique nécessairement la préméditation ou la témérité prévues à l'article 8.

Article 10. — Responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitué

Article dans son ensemble

1. La Hongrie et la République démocratique allemande ont approuvé les dispositions de l'article 10. La République démocratique allemande a appuyé notamment les dispositions relatives à la responsabilité conjointe des transporteurs contractuels et des transporteurs substitués, tout en proposant d'en préciser davantage le libellé.

2. La France a suggéré de remplacer l'expression "transporteur contractuel", figurant dans l'intitulé et les dispositions de l'article, par le terme "transporteur", pour rendre l'article conforme à la définition du "transporteur" proposée par la France au paragraphe 1 de l'article premier³⁸.

3. Le Canada a fait les observations suivantes :

a) Les prémisses formulées par le Canada en vue d'évaluer le projet de convention tendaient à suggérer qu'il n'y avait pas lieu de faire mention dans une convention internationale sur le transport de marchandises par mer de tiers auxquels le transporteur peut décider, en application du droit interne des contrats, de déléguer certains des pouvoirs qui lui sont attribués dans un contrat de transport. Le Canada a donc proposé de supprimer cet article;

b) Même s'il n'était pas fait mention d'une délégation de pouvoirs aux transporteurs substitués pour l'exécution du contrat de transport, il conviendrait néanmoins de stipuler que le transporteur sera toujours personnellement responsable quoi qu'il n'ait pas exécuté personnellement tout ou partie du transport;

c) Si l'on maintenait, toutefois, dans le projet de convention, la distinction entre transporteur contractuel et transporteur substitué, les dispositions de cet article offriraient les avantages suivants :

- i) Le recours de l'ayant droit aux marchandises contre les transporteurs serait simplifié puisqu'une personne (le transporteur contractuel) serait responsable, en vertu de l'article, de la totalité du transport;
- ii) Il s'ensuivrait donc que le transporteur contractuel pourrait probablement arriver rapidement à un règlement avec le demandeur;
- iii) L'indemnité que le transporteur contractuel, auquel une réclamation serait faite, pourrait être en mesure d'obtenir du transporteur substitué serait probablement plus facile à fixer compte tenu des rapports contractuels directs entre le demandeur et la partie responsable.

Article 10, paragraphe 1

4. La Hongrie et la Tchécoslovaquie ont estimé qu'il y avait lieu de réexaminer les liens entre ce para-

³⁸ Pour la définition du terme "transporteur" proposée par la France, voir ci-dessus le paragraphe 6 de l'analyse des observations concernant l'article premier (par. 1).

graphe et le paragraphe 2 de l'article 11. La Hongrie a déclaré que les deux paragraphes semblaient incompatibles, et elle a donc suggéré de supprimer le paragraphe 2 de l'article 11.

5. Les Pays-Bas ont proposé de modifier la première phrase de ce paragraphe, pour la rendre conforme à la définition selon laquelle le "transporteur substitué" est "le propriétaire du navire qui transporte les marchandises", proposée par les Pays-Bas au paragraphe 2 de l'article premier³⁹. Selon les Pays-Bas, cette première phrase devrait se lire comme suit :

"Lorsque le transporteur contractuel n'exécute pas lui-même le transport, il reste néanmoins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention."

Article 10, paragraphe 2

6. Les Pays-Bas ont proposé que, pour les raisons exposées au paragraphe 5 ci-dessus à l'appui de leur proposition de modifier le paragraphe 1 de cet article, il y aurait lieu de remplacer au paragraphe 2 les mots "du transport par lui effectué" par les mots "du transport effectué par son navire".

Article 10, paragraphe 3

Prise en charge volontaire par le transporteur d'obligations non prévues par la Convention

7. La France et la Tchécoslovaquie ont fait observer que, lorsque le transporteur a assumé par un accord particulier avec le chargeur, des obligations non prévues par la Convention, ces obligations devaient être respectées même si le transport était effectué par un transporteur substitué. La Tchécoslovaquie a proposé que l'on stipule dans ce paragraphe que le transporteur contractuel est tenu de veiller à ce que le transporteur substitué assume ses responsabilités supplémentaires. La France a proposé qu'en cas d'inexécution de ces obligations supplémentaires par le transporteur substitué, le transporteur perde le droit de limiter sa responsabilité; à cet effet, la phrase suivante devrait être ajoutée au paragraphe 3 :

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

8. L'IUMI a noté que le paragraphe 3 envisageait expressément le cas où le transporteur contractuel assume, par un accord particulier avec le chargeur, des obligations non prévues par la Convention. De l'avis de l'IUMI, la Convention ne devrait pas traiter cette question; il faudrait laisser au droit des contrats le soin de la trancher.

³⁹ Pour la définition selon laquelle le "transporteur substitué" est "le propriétaire du navire qui transporte les marchandises", proposée par les Pays-Bas, voir ci-dessus le paragraphe 13 de l'analyse des observations concernant l'article premier (par. 2).

Article 10, paragraphe 4

9. La Tchécoslovaquie a suggéré qu'il faudrait envisager la possibilité d'étendre la responsabilité conjointe et solidaire du transporteur contractuel et du transporteur substitué aux cas où il n'est pas possible de déterminer à quel moment du transport, effectué par le transporteur contractuel ou par le transporteur substitué, ont eu lieu les pertes ou les dommages subis par les marchandises ou les retards.

*Article 11. — Transport par transporteurs successifs**Article dans son ensemble*

1. Plusieurs Etats (Etats-Unis d'Amérique, France, Hongrie, République démocratique allemande et Tchécoslovaquie) ont formulé des réserves à l'égard du paragraphe 2 de cet article, qui permet au transporteur contractuel de s'exonérer de sa responsabilité "pour perte, avarie ou retard à la livraison des marchandises qui ont été causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué". Il a été noté que le paragraphe 2 de l'article 11 pouvait être incompatible avec le paragraphe 1 de l'article 10, selon lequel le transporteur contractuel demeure responsable de la totalité du transport.

2. Le Canada a proposé de supprimer l'article 11 parce qu'il est incompatible avec les dispositions de l'article 10 et qu'il risque de créer des difficultés d'application en matière de compétence et d'exécution des jugements rendus contre les transporteurs substitués. Le Canada a fait observer que le problème que l'article 11 cherchait à résoudre pouvait être réglé au moyen de contrats de transport successifs concernant les différentes étapes du transport par mer envisagées.

3. Les Pays-Bas ont proposé d'adopter l'expression "transporteur subséquent" pour désigner la personne à qui peut être confiée l'exécution d'une partie du transport, selon les dispositions du paragraphe 1 de l'article 11. Les Pays-Bas ont proposé de modifier l'article 11 comme suit, en établissant une distinction entre le "transporteur subséquent" et le "transporteur substitué" dont cet Etat avait déjà tenu compte à l'article 10 :

"1. Lorsqu'un contrat de transport prévoit que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie du transport auquel s'applique le contrat et que le reste du contrat sera exécuté par une personne autre que le transporteur contractuel (le transporteur subséquent), la responsabilité du transporteur contractuel ainsi que celle du transporteur subséquent sont déterminées conformément aux dispositions de l'article 10.

"2. Toutefois le transporteur contractuel peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte, avarie ou retard à la livraison qui ont été causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur subséquent, étant entendu qu'il incombe au trans-

porteur contractuel de prouver que ladite perte ou avarie ou ledit retard à la livraison ont été ainsi causés.

"3. Les dispositions de l'article 10 concernant la responsabilité du transporteur substitué s'appliquent *mutatis mutandis* aux parties du transport visées au paragraphe 1 du présent article."

4. La France a proposé de remplacer, chaque fois qu'elle apparaît dans cet article, l'expression "transporteur contractuel" par le mot "transporteur", pour rendre l'article conforme à la définition du "transporteur" proposée par la France au paragraphe 1 de l'article premier⁴⁰.

Article 11, paragraphe 1

5. La RSS de Biélorussie et l'URSS ont proposé de préciser la partie de ce paragraphe en indiquant qu'il ne s'applique qu'aux cas où le contrat de transport contient une réserve spéciale stipulant que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie concrètement déterminée du transport et que les autres parties du transport seront exécutées par un ou plusieurs transporteurs substitués. L'URSS a donc proposé de modifier le début du paragraphe 1 de l'article 11 comme suit : "Lorsqu'un contrat de transport contient une réserve spéciale stipulant que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie concrètement déterminée du transport auquel s'applique le contrat, . . ."

Article 11, paragraphe 2

6. Les Etats-Unis d'Amérique, la France, la Hongrie et la République démocratique allemande ont proposé de supprimer ce paragraphe, et la Tchécoslovaquie a suggéré de le reconsidérer étant donné qu'il semblait incompatible avec les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, selon lesquelles le transporteur contractuel est responsable de la totalité du transport même s'il a confié l'exécution du transport ou une partie de celui-ci à un ou plusieurs transporteurs substitués⁴¹. La France a noté que, en permettant au transporteur contractuel de s'exonérer de sa responsabilité pour la totalité du transport en stipulant simplement dans le contrat qu'il n'effectuera en fait qu'une partie du transport, on ruinerait toute la portée de l'article 10.

7. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé qu'à défaut de supprimer le paragraphe 2 de l'article 11, ce qui serait préférable, on pourrait du moins en modifier le libellé de telle manière que le transporteur contractuel ne puisse s'exonérer de sa responsabilité pour la totalité du transport que si le transporteur substitué devant réaliser une partie du transport est nommément désigné dans le contrat du transport.

⁴⁰ Pour la définition du terme "transporteur" proposée par la France, voir ci-dessus le paragraphe 6 de l'analyse des observations concernant l'article premier (par. 1).

⁴¹ On peut noter que le Canada a proposé la suppression de tout l'article 11 (voir ci-dessus le paragraphe 2).

TROISIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ
DU CHARGEUR

Article 12. — Règle générale

1. Le Japon a suggéré d'ajouter à cet article une disposition prévoyant que le chargeur est responsable des pertes, dommages ou frais subis par le transporteur du fait que le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans des délais raisonnables.

2. Le Canada a fait observer que, dans la mesure où la convention imposerait au chargeur les obligations énoncées à la sixième prémisses formulée par le Canada pour évaluer le projet de convention⁴², il n'était pas favorable à ce que l'on ajoute à cet article des dispositions détaillées concernant la responsabilité du chargeur.

3. L'INSA a fait observer que la formulation, dans cet article, de la règle concernant la responsabilité du chargeur était différente de celle de la règle relative à la responsabilité du transporteur figurant au paragraphe 1 de l'article 5 aux deux points de vue suivants :

a) Selon la formulation négative de l'article 12, le chargeur n'est pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur, le transporteur substitué, ou causés au navire, à moins qu'on ne prouve que ces pertes ou dommages résultent "de la faute ou de la négligence" du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Le paragraphe 1 de l'article 5 prévoit, par contre, sous une forme positive que le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises à moins que le transporteur ne prouve l'absence de toute négligence de sa part. De l'avis de l'INSA, il conviendrait donc de formuler, à l'article 12, la règle concernant la responsabilité du chargeur de la même manière que la règle relative à la responsabilité du transporteur figurant au paragraphe 1 de l'article 5;

b) Aux termes de l'article 12, le chargeur peut dégager sa responsabilité en prouvant qu'il n'y a pas eu "faute" ou "négligence" de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires. En particulier, pour prouver l'absence de faute ou de négligence, le chargeur n'est pas tenu de déterminer les circonstances particulières qui ont causé la perte ou le dommage subi par le transporteur. Selon le paragraphe 1 de l'article 5, cependant, le transporteur ne peut dégager sa responsabilité qu'en apportant la preuve de l'absence de toute négligence de sa part lorsqu'il a pris des mesures pour éviter l'événement qui a causé la perte ou le dommage aux marchandises ou le retard à la livraison, et éviter les conséquences de cet événement; c'est-à-dire que le transporteur doit déterminer l'événement particulier ayant causé la perte ou le dommage. L'INSA a donc proposé de modifier le libellé du paragraphe 1 de

⁴² Cette prémisses est conçue comme suit : « Le chargeur devrait être tenu d'informer le transporteur de la nature véritable des marchandises à transporter, de tous vices propres qu'elles contiendraient et de toutes caractéristiques spéciales qui pourraient influencer sur la manière dont le chargement, la manutention, l'arrimage, les soins et le déchargement desdites marchandises seront assurés. » Le Canada a noté que les dispositions du paragraphe 1 de l'article 17 correspondaient peut-être à cette prémisses.

l'article 5 pour le rendre conforme à celui de l'article 12⁴³.

4. Le Canada a proposé de modifier cet article comme suit :

"Ni le chargeur, ni ses préposés ou mandataires ne seront responsables des pertes ou dommages subis par les marchandises, ni des dépenses en résultant, à moins que ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, ou de ses préposés ou mandataires."

*Article 13. — Règles particulières
sur les marchandises dangereuses*

Article dans son ensemble

Définition de l'expression "marchandises dangereuses"

1. Le Canada et les Etats-Unis d'Amérique ont été d'avis que la convention devrait contenir une définition de l'expression "marchandises dangereuses". Selon le Canada, il y aurait lieu de définir les "marchandises dangereuses" en renvoyant à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres en 1948.

2. Les Etats-Unis ont proposé la définition suivante :

"L'expression "marchandises dangereuses" désigne les explosifs, les marchandises inflammables ou toutes autres marchandises quelle qu'en soit la forme ou la quantité, qui sont considérées comme comportant un danger ou un risque pour la vie, la santé ou les biens en vertu d'accords internationaux, des lois ou règlements du pays dont le navire bat pavillon ou des lois ou règlements du pays du port de chargement ou de déchargement."

3. L'ICS a proposé, en vue de protéger les transporteurs au cas où des produits présentant des risques ou polluants leur ont été remis par le chargeur sans que celui-ci leur en ait fait connaître la nature véritable, d'assimiler de tels produits à des marchandises dangereuses aux fins de l'article 13⁴⁴.

Additions proposées à l'article 13

4. Les Pays-Bas ont proposé d'inclure dans cet article une disposition relative à la portée et aux limites de la responsabilité des transporteurs substitués (et des transporteurs subséquents⁴⁵) lorsque le transporteur contractuel ne communique pas à ces autres transporteurs les renseignements dont il dispose au sujet de

⁴³ Le nouveau libellé proposé par l'INSA pour le paragraphe 1 de l'article 5 est cité au paragraphe 27 de l'analyse des observations concernant cet article.

⁴⁴ Pour le nouveau libellé du paragraphe 1 de l'article 13 proposé par l'ICS, voir ci-après le paragraphe 12 des observations concernant l'article 13.

⁴⁵ Pour la proposition des Pays-Bas tendant à introduire la notion de "transporteur subséquent", voir ci-dessus le paragraphe 3 de l'analyse des observations concernant l'article 11 (ensemble de l'article).

la nature et du caractère dangereux des marchandises ou des précautions à prendre.

5. L'INSA a proposé d'introduire des dispositions concernant le droit du transporteur au paiement du fret lorsque le transporteur se débarrasse des marchandises dangereuses avant leur arrivée au port de destination, conformément aux dispositions de l'article 13. L'INSA a préconisé une solution selon laquelle le transporteur, s'il a eu connaissance du danger au moment de conclure le contrat de transport, n'a droit qu'à un fret proportionnel à la distance que le navire a effectivement couverte avec les marchandises avant qu'il ne s'en débarrasse; s'il ignorait le caractère dangereux des marchandises lorsqu'il a conclu le contrat, le transporteur doit avoir droit au paiement intégral du fret. L'INSA a noté qu'une telle distinction au sujet du droit du transporteur au paiement du fret était justifiée, étant donné que le transporteur ne peut assumer délibérément le risque résultant du transport de marchandises dangereuses et en tenir compte pour fixer le taux de fret correspondant que s'il connaît le caractère dangereux des marchandises.

6. Le Royaume-Uni a suggéré que l'on examine si cet article devrait mentionner non seulement le "transporteur" mais également le "transporteur substitué".

Article 13, paragraphe 1

Obligation du chargeur de toujours apposer une marque sur les marchandises dangereuses indiquant qu'elles sont dangereuses

7. La Finlande, le Royaume-Uni et l'ICS ont proposé de modifier ce paragraphe de façon à imposer au chargeur l'obligation absolue et inconditionnelle d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque indiquant qu'elles sont dangereuses. Il a été suggéré qu'on pouvait à cet effet supprimer dans la seconde phrase de ce paragraphe les mots "chaque fois que cela est possible", qui sont d'ailleurs difficiles à appliquer dans la pratique.

8. La Finlande a fait observer que, selon les règles de l'OMCI régissant le transport des marchandises dangereuses⁴⁶, le chargeur est toujours tenu d'apposer une marque sur les marchandises dangereuses pour en indiquer le caractère dangereux. Selon le Royaume-Uni, il y avait lieu de laisser au droit national applicable le soin de trancher la question de savoir si, dans un cas particulier, il a été matériellement impossible au chargeur d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque indiquant qu'elles sont dangereuses.

9. Le Canada a proposé de supprimer la seconde phrase de ce paragraphe prévoyant l'obligation du chargeur d'apposer une marque sur les marchandises dangereuses, étant donné que, de l'avis du Canada, ce paragraphe ne devrait viser que l'obligation pour le chargeur d'informer le transporteur des caractéristiques particulières des marchandises dangereuses pouvant concerner la manière appropriée de les transporter⁴⁷.

⁴⁶ Code maritime international des marchandises dangereuses de l'OMCI.

⁴⁷ Pour le nouveau libellé du paragraphe 1 de l'article 13 suggéré par le Canada à cet effet, voir ci-après le paragraphe 11.

Obligation du chargeur de toujours informer le transporteur des précautions à prendre

10. Le Canada et l'ICS ont suggéré que le paragraphe 1 de l'article 13 devrait dans tous les cas imposer au chargeur l'obligation d'informer le transporteur des "précautions à prendre" lorsqu'il lui remet des marchandises dangereuses. Ils ont donc proposé de supprimer, dans la première phrase de ce paragraphe, les mots "si besoin est".

11. Le Canada a souligné les incertitudes auxquelles pourraient donner lieu les mots "si besoin est" figurant au paragraphe 1; on ne sait pas très bien si cette restriction à l'obligation du chargeur d'informer le transporteur des précautions à prendre a trait à la nature du danger, à l'expérience du chargeur, à celle du transporteur ou aux usages du commerce. Le Canada a proposé de modifier le paragraphe 1 de l'article 13 comme suit :

"1. Le chargeur devra, avant que les marchandises ne soient sous la garde du transporteur, informer ce dernier de la nature des marchandises dangereuses à transporter et de toutes caractéristiques particulières des marchandises qui pourraient avoir des conséquences sur la façon dont elles sont embarquées, manipulées, arrimées, maintenues en état et débarquées comme prévu à l'article 4."

12. Afin de protéger le transporteur contre un chargeur négligent ou malhonnête, l'ICS a recommandé de modifier le paragraphe 1 de l'article 13 comme suit :

"Lorsqu'il remet au transporteur des marchandises dangereuses, auxquelles sont assimilés, aux fins du présent article, les produits présentant des risques ou polluants, le chargeur devra informer le transporteur de la nature des marchandises et indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur devra apposer sur ces marchandises une marque ou une étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses".

13. L'INSA a suggéré de rédiger comme suit ce paragraphe afin de préciser que ses dispositions s'appliquent également aux préposés et mandataires du chargeur :

"Lorsqu'ils remettent des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur et ses préposés ou mandataires devront informer le transporteur de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur et ses préposés ou mandataires devront, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou une étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses."

Suggestion d'ordre rédactionnel

14. L'OCTI a fait une suggestion d'ordre rédactionnel concernant uniquement la version française de ce paragraphe.

*Article 13, paragraphe 2**Obligation faite au chargeur d'informer le transporteur des précautions à prendre*

15. Dans le but d'harmoniser les dispositions de ce paragraphe avec celles du paragraphe 1 de l'article 13, les Pays-Bas, les Philippines et les Etats-Unis d'Amérique ont proposé qu'il y soit stipulé que le chargeur, pour être dégagé de toute responsabilité en ce qui concerne les dommages ou les dépenses imputables au chargement de marchandises dangereuses, devra informer le transporteur des précautions à prendre pour le transport desdites marchandises. Il convient de rappeler qu'aux termes du paragraphe 1 de l'article 13 le chargeur doit "informer (le transporteur) de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre".

16. Les Philippines ont proposé que les deux phrases du paragraphe 2 soient remaniées, les Pays-Bas et les Etats-Unis d'Amérique que l'on modifie uniquement la deuxième phrase, toutes ces propositions devant aboutir au résultat indiqué ci-dessus au paragraphe 15.

a) *Philippines* : nouveau texte pour le paragraphe 2 de l'article 13 :

"Les marchandises dangereuses peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité lorsqu'il les a chargées sans en connaître la nature et le caractère et les précautions à prendre. Lorsque les marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère ou des précautions à prendre, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses découlant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement."

b) *Pays-Bas* : au paragraphe 2 de l'article 13, le début de la deuxième phrase devrait être modifié comme suit :

"Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère dangereux ou des précautions à prendre, le chargeur sera responsable . . ."

c) *Etats-Unis d'Amérique* : au paragraphe 2 de l'article 13, la première partie de la deuxième phrase devrait être modifiée comme suit :

"Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère dangereux ou des précautions à prendre, le chargeur sera responsable . . ."

Le transporteur n'a le droit de se débarrasser des marchandises dangereuses que lorsqu'elles présentent un danger pour le navire ou pour le reste de la cargaison

17. Le Canada et l'INSA ont proposé que le droit qui est conféré au transporteur, aux termes du

paragraphe 2 de l'article 13, de se débarrasser des marchandises dangereuses sans avoir à verser d'indemnité soit limité aux cas où ces marchandises présentent un danger réel pour le navire ou pour le reste de la cargaison ou des biens. Ils ont fait remarquer qu'une restriction analogue figurait déjà au paragraphe 3 de l'article 13 qui traite des cas où le transporteur connaissait la nature des marchandises et leur caractère dangereux lorsqu'il les a reçues pour embarquement.

18. Le Canada a proposé que le paragraphe 2 de l'article 13 soit remanié ainsi qu'il est indiqué ci-après afin de permettre au transporteur de se débarrasser des marchandises dangereuses qui constituent un danger pour la vie ou les biens, qu'il ait eu ou non connaissance de la nature ou du caractère de ces marchandises.

"Le transporteur peut à tous moments débarquer, détruire ou rendre inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, toutes marchandises dangereuses se trouvant sous sa garde, et qui sont devenues un danger pour la vie ou les biens, que le transporteur ait eu ou non connaissance de la nature ou du caractère de ces marchandises dangereuses⁴⁸."

19. Outre le fait de limiter le droit du transporteur de se débarrasser des marchandises dangereuses, sans que sa responsabilité soit engagée, au cas où ces marchandises présentent un danger pour le navire ou pour le reste de la cargaison, l'INSA a proposé de modifier la première phrase du paragraphe 2 de l'article 13 en supprimant les mots "selon qu'exigent les circonstances". De l'avis de l'INSA, le transporteur devrait être libre de décider de la manière dont il entend protéger le navire et le reste de la cargaison lorsqu'il se débarrasse des marchandises qui menacent dangereusement ce navire et cette cargaison. L'INSA a désapprouvé toute disposition aux termes de laquelle le sort réservé aux marchandises dangereuses devrait correspondre aux circonstances réelles et objectives du cas, étant donné que lorsqu'il se trouve dans une situation qui l'oblige à agir immédiatement, le transporteur n'est pas toujours en mesure d'évaluer exactement les mesures de protection "qu'exigent les circonstances".

Suggestion d'ordre rédactionnel

20. Les Etats-Unis d'Amérique ont soumis une suggestion d'ordre rédactionnel concernant ce paragraphe.

Article 13, paragraphe 3

21. Parallèlement à leur proposition de modification du paragraphe 2 de l'article 13, les Philippines ont suggéré d'ajouter "et les précautions à prendre" à la liste des éléments dont le transporteur doit avoir connaissance pour que les dispositions du paragraphe 3 puissent être applicables. Afin de souligner que le transporteur ne jouit que d'une immunité limitée aux

⁴⁸ Il convient de noter que le Canada a également suggéré de modifier le paragraphe 3 de l'article 13 de façon que la responsabilité du transporteur se trouve engagée dans certains cas où celui-ci débarque, détruit ou rend inoffensives des marchandises dangereuses. Voir ci-après le paragraphe 23 de l'analyse des observations concernant l'article 13 (par. 3).

termes du paragraphe 3, étant donné que lorsqu'il a reçu les marchandises pour embarquement, il savait qu'il s'agissait de marchandises dangereuses, les Philippines ont suggéré, en outre, que le transporteur ne puisse se débarrasser de ces marchandises, conformément à ce paragraphe, que si celles-ci présentent un danger "immédiat". Le paragraphe 3 de l'article 13, tel qu'il a été modifié par les Philippines, se lit comme suit :

"Néanmoins, si de telles marchandises dangereuses, embarquées alors qu'on en connaissait la nature et le caractère et les précautions à prendre, deviennent un danger immédiat pour le navire ou la cargaison, elles peuvent de la même façon être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu."

22. L'INSA a suggéré de supprimer au paragraphe 3 le membre de phrase "selon ce qu'exigent les circonstances", pour les raisons qu'elle a exposées lorsqu'elle a proposé la suppression de ce même membre de phrase au paragraphe 2 de l'article 13⁴⁹.

23. Le Canada a suggéré qu'il faudrait remanier le paragraphe 3 de l'article 13 de façon à y indiquer que lorsque le transporteur ou ses préposés ou mandataires se débarrassent de marchandises dangereuses, leur responsabilité n'est pas engagée, sauf lorsqu'ils ont été contraints de le faire parce qu'ils n'avaient pas pris les précautions indiquées par le chargeur ou parce qu'ils avaient commis un des actes ou des omissions mentionnés à l'article 8.

Proposition tendant à ce qu'une clause soit ajoutée à la troisième partie du projet de convention

24. L'INSA a suggéré d'ajouter à la troisième partie du projet de convention une règle régissant les rapports entre le transporteur, le chargeur et le destinataire dans les cas où ce dernier n'a pas accepté les marchandises au port de livraison et énonçant les conséquences juridiques d'une telle situation. Selon l'INSA, cette clause devrait spécifier que, au cas où le destinataire ne réclame pas les marchandises ou refuse d'en prendre livraison, le transporteur peut, après en avoir informé le chargeur, décharger les marchandises et les placer dans un entrepôt ou dans tout autre lieu approprié, aux risques et aux frais du destinataire.

QUATRIÈME PARTIE. — DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. — Emission du connaissance

Article dans son ensemble

1. La France a suggéré que l'expression "transporteur contractuel" qui figure aux paragraphes 1 et 2 soit remplacée par le terme "transporteur" pour rendre l'article conforme à la définition du transporteur qu'elle

avait proposée pour le paragraphe 1 de l'article premier⁵⁰.

Article 14, paragraphe 1

2. Le Canada a proposé que ce paragraphe soit remanié comme suit :

"Lorsque le transporteur prend les marchandises sous sa garde comme prévu à l'article 4, il doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissance portant entre autres les mentions précisées à l'article 15."

3. L'ICS a suggéré que les mots "Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué . . ." soient remplacés par les mots "Lorsque les marchandises passent sous la garde du transporteur dans la zone portuaire . . .", de façon à harmoniser le libellé de cet article avec celui qu'elle a proposé pour le paragraphe 2 de l'article 4⁵¹.

Article 14, paragraphe 2

4. Le Canada a proposé de supprimer la première phrase de ce paragraphe, étant donné que la question est traitée à l'alinéa j du paragraphe 1 de l'article 15. Il a proposé que la deuxième phrase de ce paragraphe devienne le paragraphe 2 et soit remaniée comme suit :

"Un connaissance signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été émis pour le compte du transporteur."

Article 15. — Contenu du connaissance

Article dans son ensemble

Liste détaillée des indications devant figurer dans le connaissance

1. L'ICS a proposé de supprimer tout l'article 15. A son avis, le contenu du connaissance doit pouvoir répondre aux impératifs commerciaux, lesquels changent constamment. Par ailleurs, les expéditeurs et les destinataires sont suffisamment protégés par les dispositions de l'article 16 du projet de convention. L'ICS a ajouté que l'adoption de l'article 15 aurait pour effet de limiter les innovations en ce qui concerne les documents d'expédition et les documents commerciaux.

2. Le Japon a déclaré que la liste des indications que doit comporter le connaissance qui figure au paragraphe 1 de l'article 15 lui paraissait inutilement longue et qu'en ce qui concerne le contenu du connaissance, il suffisait de s'en remettre à la pratique suivie dans les affaires. A propos de ce même paragraphe, l'IUMI a déclaré que le nombre de mentions devant figurer dans le connaissance était trop élevé et que

⁴⁹ Voir ci-dessus le paragraphe 19 de l'analyse des observations concernant l'article 13 (par. 2).

⁵⁰ Pour la définition du terme "transporteur" proposée par la France, voir ci-dessus le paragraphe 6 de l'analyse des observations concernant l'article premier.

⁵¹ Voir ci-dessus le paragraphe 8 de l'analyse des observations concernant l'article 4 (par. 2).

seules les mentions qui sont nécessaires du point de vue commercial devraient y figurer.

Souplesse dans l'établissement de la documentation

3. Les Etats-Unis d'Amérique se sont déclarés favorables à l'inclusion dans le projet de convention d'une clause stipulant que le connaissance peut être établi par ordinateur ou par tout autre moyen électronique ou méthode de traitement automatique de l'information.

4. Il convient de signaler que le Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 permet, à l'article III⁵², de remplacer la lettre de transport aérien par "tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à effectuer."

Article 15, paragraphe 1

Propositions d'additions à la liste des indications devant figurer dans les connaissances

5. La RSS de Biélorussie, le Mexique, la RSS d'Ukraine et l'URSS ont suggéré que lorsque les marchandises sont transportées en pontée, il en soit fait mention dans le connaissance. On a fait remarquer qu'il est très important pour les chargeurs et les destinataires d'avoir connaissance du fait que les marchandises sont transportées en pontée, cela d'autant plus que l'article 9 du projet de convention contient des règles spéciales concernant la responsabilité du transporteur lorsque les marchandises sont transportées en pontée. Le Mexique a proposé que l'on ajoute à ce paragraphe un alinéa *m*, où il serait indiqué que lorsque les marchandises sont transportées en pontée ce fait doit être précisé dans le connaissance; la RSS d'Ukraine a proposé que cette obligation soit stipulée au paragraphe 2 de l'article 15; la RSS de Biélorussie et l'URSS ont suggéré qu'elle figure soit à l'article 9, soit à l'article 15.

6. La Tchécoslovaquie a proposé qu'au paragraphe 1 de l'article 15 il soit stipulé que le connaissance doit indiquer si les marchandises sont transportées en conteneurs, palettes ou unités de transport similaires.

7. Les Philippines ont proposé qu'on ajoute à ce paragraphe un nouvel alinéa *m* stipulant que l'information suivante devra également figurer dans les connaissances : "le montant facturé ou la valeur estimative des marchandises", cette proposition étant liée à la modification proposée par les Philippines pour l'article 6⁵³.

Proposition de modification de l'alinéa a

8. La République fédérale d'Allemagne a proposé qu'aux termes de l'alinéa *a* le transporteur ait la liberté

⁵² Le texte de l'article III est cité dans les observations de l'OACI qui sont consignées dans le document A/CN.9/109 (reproduit plus haut dans le présent volume, deuxième partie, IV, 1).

⁵³ En ce qui concerne la modification de l'article 6 suggérée par les Philippines, voir ci-dessus le paragraphe 31 de l'analyse des observations concernant l'article 6.

d'indiquer dans le connaissance soit "le nombre de colis ou de pièces", soit "le poids des marchandises". Ce pays a fait observer que bien souvent le transporteur ne peut pas raisonnablement vérifier le poids des marchandises, de sorte que si l'on s'en tenait à la présente formule de l'alinéa *a* le transporteur serait contraint, en pareil cas, soit de ne pas indiquer le poids dans le connaissance, soit d'indiquer le poids qui lui aurait été communiqué par le chargeur accompagné d'une réserve, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 16. La République fédérale d'Allemagne a fait observer en outre que le fait de ne pas indiquer dans le connaissance le poids des marchandises comme celui d'y ajouter une clause spéciale, conformément au paragraphe 1 de l'article 16, pourrait constituer une réserve au connaissance aux fins du crédit documentaire.

Proposition de modification de l'alinéa b

9. L'INSA a déclaré que si l'on adopte sa proposition tendant à modifier la définition du terme "marchandises" au paragraphe 4 de l'article premier de façon à exclure tout emballage autre que les conteneurs⁵⁴, l'alinéa *b* de l'article 15 devrait être remanié comme suit : "l'état apparent des marchandises ou de leur emballage". L'INSA a expliqué que cette modification avait pour but de préciser que, s'agissant de marchandises emballées, le transporteur était tenu de mentionner uniquement l'état apparent de l'emballage.

Propositions de modification de l'alinéa f

10. Le Canada et l'ICS ont exprimé des doutes sur le bien-fondé de l'alinéa *f*, aux termes duquel le transporteur serait tenu d'indiquer dans le connaissance "la date de prise en charge des marchandises au port de chargement" et ont suggéré que cette mention soit supprimée. Le Canada a fait observer qu'un transporteur pouvait être tenté de réduire la durée pendant laquelle sa responsabilité est engagée aux termes de la convention en inscrivant une date postérieure à la date réelle à laquelle il a pris en charge les marchandises. L'ICS a fait remarquer que le transporteur ne peut pas respecter cette disposition lorsque le chargement est étalé sur plusieurs jours ou lorsqu'il émet un connaissance "embarqué".

11. Fidji a proposé qu'à l'alinéa *f* seul le transporteur soit tenu d'indiquer l'endroit où il a embarqué les marchandises. Le texte de cet alinéa serait ainsi rédigé :

"Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date et le lieu de prise en charge des marchandises au port de chargement."

Proposition de modification de l'alinéa h

12. L'ICS a fait observer que l'alinéa *h* implique qu'il peut y avoir plus d'un exemplaire original du connaissance, ce qui va à l'encontre de la tendance ac-

⁵⁴ Voir ci-dessus le paragraphe 20, de l'analyse des observations concernant l'article premier (par. 4).

tuelle en matière d'expédition, laquelle consiste à n'émettre qu'un seul exemplaire original du connaissement.

Proposition de modification de l'alinéa j

13. Les Philippines et les Etats-Unis d'Amérique ont été d'avis que l'alinéa *j*, qui autorise le transporteur à signer le connaissement de l'une des manières indiquées dans ce paragraphe, seulement "si la loi du pays où le connaissement est émis l'autorise", était indûment restrictif. Les Philippines ont proposé que le transporteur soit en mesure d'employer l'un des modes de signature indiqués si "la loi ou l'usage du pays où le connaissement est émis l'autorise". Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé que le transporteur soit autorisé à signer le connaissement sous l'une des formes spécifiées à l'alinéa *j* "si cela n'est pas interdit par la loi du pays où le connaissement est émis".

Proposition de modification de l'alinéa k

14. L'ICS a fait remarquer que l'alinéa *k* pourrait provoquer des difficultés dans le cas de marchandises revendues.

Proposition de suppression de l'alinéa l

15. Les Philippines ont proposé de supprimer l'alinéa *l*, celui-ci ne faisant que renvoyer aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 23 prévoyant l'insertion d'une mention dans le connaissement.

Suggestions d'ordre rédactionnel

16. La France, les Philippines et l'OCTI ont fait des suggestions concernant la rédaction du paragraphe 1 de l'article 15. Des suggestions d'ordre rédactionnel concernant uniquement la version française ont été faites par l'OCTI en ce qui concerne la clause introductive du paragraphe 1 et l'alinéa *f*, et par la France en ce qui concerne l'alinéa *k*. Les Philippines ont fait une suggestion d'ordre rédactionnel concernant l'alinéa *k*.

Article 15, paragraphe 2

17. L'ICS a proposé de supprimer les mots "ainsi que la date ou les dates de chargement" qui figurent à la fin de la première phrase de ce paragraphe, étant donné que dans le cas d'un connaissement "embarqué", il n'y a pas lieu de s'informer de la date du chargement.

18. La RSS d'Ukraine a proposé qu'au paragraphe 2 de l'article 15, il soit stipulé que le transporteur devra indiquer dans le connaissement que les marchandises seront transportées en pontée⁵⁵.

Article 15, paragraphe 3

19. Le Japon a déclaré qu'il conviendrait de préciser quelles seraient, en vertu de ce paragraphe, les

⁵⁵ Pour les propositions tendant à ce qu'il soit fait mention dans le connaissement du fait que les marchandises sont transportées en pontée, voir ci-dessus le paragraphe 5 de l'analyse des observations concernant l'article 15 (par. 1).

conséquences de l'absence dans le connaissement d'une ou plusieurs mentions que le transporteur devait y faire figurer conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 15.

20. Les Philippines ont proposé d'inclure dans ce paragraphe, comme sanction contre le transporteur ayant émis un connaissement ne contenant pas toutes les mentions requises par les paragraphes 1 et 2 de l'article 15, une clause privant celui-ci de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6. Les Philippines ont proposé que le paragraphe 3 de l'article 15 soit libellé comme suit :

"Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement, mais prive le transporteur du bénéfice des dispositions de l'article 6."

Article 16. — Connaissement : réserves et force probante

Article dans son ensemble

1. Les Etats-Unis d'Amérique ont estimé que l'article était satisfaisant d'une manière générale, sous réserve de l'observation formulée à propos du paragraphe 1.

2. Le Canada a fait observer que bien que l'article prévoit une sanction en cas d'inobservation des dispositions des alinéas *b* et *k* du paragraphe 1 de l'article 15, il n'était pas possible de juger si cette sanction était suffisante parce que l'article n'était pas clairement rédigé.

Article 16, paragraphe 1

3. La RSS de Biélorussie, l'URSS et l'INSA ont fait remarquer que ce paragraphe sous-entendait, sans le prévoir expressément, que le transporteur avait le droit d'introduire dans le connaissement une réserve relative aux indications particulières concernant les marchandises à propos desquelles il avait de bonnes raisons de concevoir des soupçons, ou qu'il n'avait pas de moyens suffisants de vérifier. Ces pays ont donc proposé d'indiquer clairement dans le paragraphe que le transporteur avait le droit de formuler une réserve dans ce cas.

4. La Belgique et l'INSA ont fait observer qu'il n'était pas souhaitable d'imposer au transporteur l'obligation de spécifier nommément les raisons qu'il pouvait avoir de soupçonner que les indications figurant dans le connaissement au sujet des marchandises ne représentaient pas exactement ces marchandises, ou le fait qu'il n'avait pas eu les moyens suffisants de contrôler ces indications, pour les raisons suivantes :

a) Cela compliquerait l'établissement des documents et retarderait l'expédition des marchandises (Belgique);

b) La notion sur laquelle repose l'obligation de spécifier les raisons sur lesquelles se fondent les soupçons semble mal définie et la règle serait difficile à appliquer en pratique (INSA, citant le quatrième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du

transporteur en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements, A/CN.9/96/Add.1, par. 37)*;

c) Pour satisfaire à cette obligation, les transporteurs seraient amenés dans la pratique à formuler des réserves types qu'ils introduiraient dans les connaissements. Le propriétaire des marchandises intentant une action contre le transporteur aurait alors non seulement à faire la preuve que la perte ou les dommages se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur mais aussi à prouver que les réserves formulées par le transporteur et les raisons ou les inexactitudes indiquées par lui ne sont pas fondées (INSA).

5. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé, pour rendre le paragraphe 1 plus clair, de préciser que dans le cas de marchandises expédiées par conteneur plombé l'ouverture et l'examen du contenu de ce conteneur ne pouvaient pas être considérés comme un moyen adéquat de vérifier les indications portées sur le connaissement accompagnant le conteneur, le paragraphe 1 modifié, s'énonçant alors comme suit :

“Si un connaissement porte des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou mises à bord, dans le cas d'un connaissement “embarqué”, ou qu'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, *comme dans le cas d'un conteneur plombé*, le transporteur ou ladite personne doit faire mention spéciale de ces raisons ou des inexactitudes, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants.”

6. Les Pays-Bas, constatant que les connaissements portaient fréquemment une réserve telle que “poids inconnu” parce que le transporteur n'a souvent pas les moyens de vérifier le poids déclaré par l'expéditeur, ont jugé souhaitable que des réserves imprimées à l'avance, telles que “poids inconnu”, soient considérées comme une “mention spéciale” aux termes du paragraphe 1.

7. Le Canada a fait observer que les sanctions imposées en vertu de ce paragraphe au transporteur qui n'en respectait pas les dispositions n'étaient pas claires.

Suggestions d'ordre rédactionnel

8. L'OCTI a formulé deux suggestions d'ordre rédactionnel concernant la version française de ce paragraphe.

Article 16, paragraphe 2

9. L'INSA a proposé d'ajouter les mots “. . . ou [de] leur emballage” après le mot “marchandises”, les deux fois où celui-ci apparaît dans le paragraphe 2 afin

d'harmoniser le libellé de ce paragraphe avec celui du paragraphe 1 b de l'article 15 tel que l'INSA propose de le modifier⁵⁶.

Article 16, paragraphe 3

Alinéa b

10. La France et l'INSA ont proposé de supprimer la mention “y compris tout destinataire” à l'alinéa b pour les raisons suivantes :

a) Cette mention est inutile (France et INSA), en particulier car il importe peu que le “tiers” visé dans cet alinéa soit ou non le dernier endossataire d'un connaissement “à ordre” ou le porteur dans le cas d'un connaissement au porteur (France);

b) Dans le cas d'un connaissement non transférable, le destinataire désigné par le connaissement ne peut être considéré comme un tiers puisqu'en vertu du connaissement il peut exercer les droits du chargeur (France);

c) Dans le cas d'un connaissement non transférable avec un destinataire nommément désigné, ce dernier peut être la même personne que le chargeur. Il n'est pas souhaitable d'accorder à ce chargeur-destinataire les droits conférés à “un tiers” en vertu de cet alinéa (France).

La France a proposé en conséquence d'adopter la formulation suivante, qui est celle du paragraphe 1 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968 :

“Toutefois la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi.”

Article 16, paragraphe 4

11. Le Japon, l'ICS et l'INSA ont proposé de supprimer ce paragraphe, pour les raisons suivantes :

a) Les dispositions de ce paragraphe, qui privent le transporteur de son droit d'invoquer un privilège sur les marchandises en cas de non-paiement du fret pour le seul motif que le connaissement n'indique pas que le fret doit être payé, sont trop sévères (INSA);

b) La seconde phrase du paragraphe peut avoir des résultats indésirables dans certains cas, par exemple lorsque le connaissement n'est à l'origine qu'un reçu accompagnant une charte-partie, et ne mentionnant pas le fret à la demande expresse de l'affrèteur. Si ce connaissement est ultérieurement transmis à un tiers par l'affrèteur, il semblerait légitime d'autoriser le transporteur à demander paiement du fret à ce tiers, et de lui accorder un privilège sur la marchandise en cas de non-paiement (ICS). L'ICS a donc suggéré de maintenir le régime actuel, en vertu duquel le transporteur ne perd ses droits sur le fret que lorsque la mention “fret payé” a été apposée sur le connaissement.

* Reproduit dans l'Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975, deuxième partie, IV, 2.

⁵⁶ Voir ci-dessus la modification proposée par l'INSA au paragraphe 9 de l'analyse des observations concernant l'article 15 (par. 1, b).

Suggestion d'ordre rédactionnel

12. Une suggestion d'ordre rédactionnel touchant ce paragraphe a été formulée par les Philippines.

Article 16, paragraphes 2, 3 et 4

13. Le Canada a estimé que ces paragraphes seraient acceptables si l'article prévoyait aussi qu'en émettant un connaissement, le transporteur s'engage à livrer les marchandises telles qu'elles sont décrites dans ce connaissement.

*Article 17. — Garanties données par le chargeur**Article dans son ensemble**Réglementation de l'utilisation des lettres de garantie*

1. Les observations relatives à cet article ont porté essentiellement sur la question de savoir si le projet de convention devrait contenir des dispositions réglementant l'utilisation des "lettres de garantie" (connues aussi sous le nom de "lettres de convention") remises par les chargeurs aux transporteurs pour les inciter à établir des connaissements "nets". Le Canada, les Etats-Unis d'Amérique, la Hongrie, le Japon, l'URSS, le CMI et l'IUMI se sont déclarés défavorables au régime établi par l'article 17 en ce qui concerne les effets juridiques de ces lettres de garantie.

2. Le Canada, la Hongrie, le CMI et l'IUMI ont proposé que la Convention n'aborde pas la question des lettres de garantie et que les paragraphes 2, 3 et 4 de cet article soient, en conséquence, supprimés. Le Canada a fait observer que les lettres de garantie étant destinées à permettre l'établissement de connaissements visant à induire les porteurs subséquents en erreur au sujet de l'état des marchandises, ces lettres seraient réputées nulles dans la plupart des cas parce qu'étant contraires à l'ordre public. Le CMI a fait observer que les paragraphes 2, 3 et 4 pourraient être interprétés comme reconnaissant une valeur juridique aux lettres de garantie, tandis que la Hongrie et l'IUMI ont fait remarquer que ces dispositions seraient source de nombreux litiges. La Hongrie a fait remarquer en outre que la Convention ne saurait écarter une demande du chargeur fondée sur des garanties prévues par d'autres règles internationales dans le but de permettre au transporteur de délivrer un connaissement "net".

3. Le Japon et l'URSS ont proposé de supprimer les paragraphes 3 et 4 de l'article 17. Le Japon a estimé que ces deux paragraphes étaient contraires à la pratique établie dans les affaires en matière de lettres de garantie et seraient une source de difficultés supplémentaires pour les chargeurs désirant obtenir des fonds par le système du crédit documentaire. L'URSS a suggéré de laisser au droit interne le soin de régler les questions visées au paragraphe 3 de l'article 17, celles du paragraphe 4 pouvant être soumises à la règle générale de l'article 8 concernant la perte, par le transporteur, du droit de limiter sa responsabilité.

Suppression de la mention "y compris le destinataire"

4. La France et l'INSA ont proposé de supprimer la mention "y compris le destinataire" dans les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17⁵⁷.

Article 17, paragraphe 1

5. Le Canada a fait observer qu'il conviendrait de préciser le lien existant entre ce paragraphe et le paragraphe 1 de l'article 16 traitant des réserves formulées par le transporteur dans le connaissement. De l'avis du Canada, le paragraphe 1 de l'article 17 a pour but de régir les rapports entre le transporteur et le chargeur, alors que le paragraphe 1 de l'article 16 a trait aux rapports entre le transporteur et le porteur d'un connaissement.

Suggestions d'ordre rédactionnel

6. Des suggestions concernant la rédaction de cet article ont été formulées par le Royaume-Uni en ce qui concerne la version anglaise et par l'OCTI en ce qui concerne la version française du paragraphe 1 de l'article 17.

*Article 17, paragraphe 2**Suggestions d'ordre rédactionnel*

7. Des suggestions d'ordre rédactionnel, visant uniquement la version française du paragraphe 2 de l'article 17, ont été formulées par la France et l'OCTI.

Article 17, paragraphe 3

8. Les Etats-Unis, le Japon, la RSS de Biélorussie, l'URSS, le CIM, l'ICS et l'INSA ont proposé de supprimer ce paragraphe.

9. Les raisons suivantes ont été invoquées en faveur de cette suppression :

a) Il est préférable de laisser au droit interne applicable le soin de déterminer les rapports existant entre le transporteur et le chargeur qui lui remet une lettre de garantie (Etats-Unis, RSS de Biélorussie, URSS et INSA);

b) Les dispositions du paragraphe 3 sont injustes et inopportunes car elles placent le chargeur initialement responsable de la tromperie du tiers détenteur du connaissement dans une position meilleure que le transporteur (CMI et INSA); de plus, lorsque le transporteur émet un connaissement "net" en se fondant sur une lettre de garantie remise par le chargeur, on peut présumer qu'en règle générale l'intention est de léser le tiers détenteur du connaissement, de sorte qu'en vertu des dispositions de ce paragraphe, les lettres de garantie ne seraient pas opposables au chargeur (INSA);

⁵⁷ La France et l'INSA ont aussi suggéré de supprimer cette mention dans le paragraphe 3, b, de l'article 16. Voir ci-dessus, au paragraphe 10 de l'analyse des observations concernant l'article 16 (par. 3), les raisons invoquées par la France en faveur de cette suppression.

c) Ce paragraphe ne protège pas suffisamment les destinataires contre un risque de collusion frauduleuse entre le chargeur et le transporteur (Etats-Unis d'Amérique);

d) Ce paragraphe est contraire à la pratique établie dans les affaires et risque d'être source de difficultés pour le transporteur cherchant à obtenir des fonds par le système du crédit documentaire (Japon).

Article 17, paragraphe 4

10. Le Japon, la RSS de Biélorussie, l'URSS, l'ICS et l'INSA ont proposé de supprimer ce paragraphe.

11. La RSS de Biélorussie, l'URSS, l'ICS et l'INSA ont jugé que le cas particulier traité dans ce paragraphe était déjà réglé de manière adéquate par la règle générale de l'article 8 concernant la perte par le transporteur du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention. L'ICS a fait observer que le seul cas visé par le paragraphe 4 de l'article 17 qui n'était pas couvert par l'article 8 était celui dans lequel le transporteur est l'innocente victime d'un employé malhonnête.

12. Le Japon a fait remarquer que les paragraphes 3 et 4 de l'article 17 sont contraires à la pratique établie dans les affaires et causeraient des difficultés aux chargeurs cherchant à obtenir des fonds.

Suggestion d'ordre rédactionnel

13. L'OCTI a formulé une suggestion d'ordre rédactionnel portant uniquement sur la version française du paragraphe 4 de l'article 17.

Article 18. — Documents autres que les connaissements

1. La République démocratique allemande a proposé que les dispositions de cet article ne s'appliquent qu'au cas où un document autre qu'un connaissement aurait été délivré à la demande du chargeur, et a proposé de modifier comme suit le texte de l'article :

“Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement à la demande du chargeur, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.”

2. La République démocratique allemande a aussi proposé que pour tenir compte de l'évolution des transports internationaux, cet article soit complété par les dispositions ci-après concernant les effets juridiques des documents autres que les connaissements :

“a) Le transporteur est tenu de livrer les marchandises au destinataire désigné dans ce document au port de destination;

“b) Le chargeur conserve le droit de disposer des marchandises tant qu'elles n'auront pas atteint leur port de destination, sauf s'il a transféré antérieurement ce droit par écrit et sans réserve au destinataire ou à une tierce personne et a informé le transporteur de ce transfert;

“c) Si ce document mentionne certaines conditions de transport, ces dernières sont considérées comme valides si le destinataire en est informé ou s'il peut en avoir connaissance autrement.”

3. Le Canada a proposé que cet article soit supprimé car :

a) Il entraînerait des incertitudes quant à la validité des “autres documents” envisagés et la place qu'ils tiennent dans la Convention; et

b) La question traitée dans cet article semble déjà être réglée de manière appropriée au paragraphe 3 de l'article 23.

4. L'ICS a proposé que si le paragraphe 2 de l'article 4 du projet de Convention n'était pas modifié comme elle le suggérait⁵⁸, l'article 18 soit modifié comme suit :

“Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises en vertu d'un contrat de transport, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge dans la zone portuaire des marchandises telles qu'elles y sont décrites.”

5. L'INSA fait observer que le fait de délivrer un document prouvant la conclusion d'un contrat de transport et la prise en charge des marchandises par le transporteur en vertu de ce contrat sont des actes séparés, et que la conclusion du contrat ne constitue pas en elle-même une preuve de la prise en charge des marchandises. Elle a proposé en conséquence que l'application de cet article soit réservée aux cas où le document délivré prouverait non seulement la conclusion d'un contrat de transport, mais aussi la prise en charge des marchandises par le transporteur, et elle a proposé de modifier le texte comme suit :

“Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport et la réception ou l'acceptation des marchandises, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.”

CINQUIÈME PARTIE. — DROITS ET ACTIONS

Article 19. — Avis de perte, de dommage ou de retard

Article 19, paragraphe 1

1. Le Canada et la Finlande ont exprimé des réserves au sujet de la règle selon laquelle, pour bénéficier jusqu'à preuve contraire de la présomption prévue par ce paragraphe, le destinataire devait donner au transporteur un avis écrit de perte ou de dommage, “au plus tard au moment où les marchandises lui sont remises”. La Finlande a estimé que ce délai pouvait être trop court pour protéger les intérêts du destinataire de manière adéquate.

2. Le Canada a proposé que le paragraphe 1 de l'article 19 soit modifié comme suit, afin de préciser

⁵⁸ Voir ci-dessus, au paragraphe 8 de l'analyse des observations concernant l'article 4 (par. 2), la proposition d'amendement de l'ICS.

qu'il ne devenait applicable que lorsque le transporteur avait livré les marchandises de l'une des manières indiquées au paragraphe 2 de l'article 4 :

“A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par le destinataire ou toute autre personne autorisée à recevoir les marchandises, au transporteur, à ses préposés ou mandataires au moment où le transporteur, ses préposés ou mandataires effectuent la livraison des marchandises comme il est prévu au paragraphe 2 de l'article 4, cette livraison constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises sont telles qu'elles sont décrites dans le connaissement.”

3. La France a proposé de supprimer le mot “éventuel” à la fin de ce paragraphe, car la présomption relative à l'état des marchandises lors de leur prise en charge par le transporteur n'existe qu'à partir du moment où un document de transport décrivant les marchandises a effectivement été établi.

Article 19, paragraphe 2

4. Fidji, la RSS de Biélorussie, la RSS d'Ukraine et l'URSS se sont déclarées défavorables à l'emploi de l'expression “suivant le jour où la livraison a été achevée” pour définir le moment à partir duquel le destinataire doit donner au transporteur un avis écrit de perte ou de dommage non apparent.

5. Fidji, la RSS de Biélorussie, la RSS d'Ukraine et l'URSS ont fait observer qu'au paragraphe 5 de l'article 19 le moment à partir duquel l'avis doit être donné et, au paragraphe 1 de l'article 19, le délai limite pour donner cet avis sont définis en fonction de la remise des marchandises au destinataire. Ces pays ont proposé en conséquence de remplacer les mots “le jour où la livraison a été achevée” par les mots “la remise des marchandises au destinataire” au paragraphe 2 de l'article 19.

6. Fidji a proposé, pour rendre plus clair le paragraphe 2 de l'article 19, de préciser qu'en règle générale l'avis écrit prévu par ce paragraphe doit être donné par le destinataire dans les 10 jours suivant l'acceptation des marchandises livrées par le transporteur. La seule exception à cette règle devrait être le cas où le transporteur remettrait les marchandises à une autorité portuaire ou à d'autres tiers conformément au paragraphe 2, c, de l'article 4.

7. La Finlande a estimé que le délai de 10 jours prévu au paragraphe 2 de l'article 19 pour donner un avis écrit était peut-être insuffisant pour assurer une protection adéquate des intérêts du destinataire.

8. L'INSA a proposé que pour éviter toute ambiguïté il soit précisé que, dans ce paragraphe, les “jours” dont il est question désignent des jours consécutifs.

9. Le Canada a estimé que les dispositions du paragraphe 2 de l'article 19 étaient acceptables.

Article 19, paragraphe 3

10. Le Canada a estimé que les dispositions du paragraphe 3 de l'article 19 étaient acceptables.

Article 19, paragraphe 4

11. Le Canada a estimé que les dispositions du paragraphe 4 de l'article 19 étaient acceptables.

Article 19, paragraphe 5

12. Le Canada et la Finlande approuvent les dispositions de ce paragraphe faisant de la notification écrite du destinataire au transporteur “dans un délai de 21 jours à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire” une condition à l'obligation de verser une indemnité pour retard à la livraison.

13. L'ICS, qui est opposée à la responsabilité du transporteur prévue par le projet de convention en cas de retard à la livraison⁵⁹, propose d'ajouter à la fin du paragraphe 5 les mots “ou à ses préposés ou mandataires”, si cette responsabilité devait être retenue.

14. L'INSA propose, pour éviter toute ambiguïté, d'ajouter une disposition spécifiant que dans ce paragraphe le terme “jours” doit s'entendre de “jours consécutifs”.

Article 19, paragraphe 6

15. Le Canada a proposé que ce paragraphe soit supprimé afin d'éviter toute contradiction avec les dispositions aux paragraphes 1 à 5 de l'article 19.

16. La RSS de Biélorussie et l'URSS proposent de modifier le paragraphe 6 de l'article 19, de façon que la notification écrite qui doit être adressée dans un délai donné par le destinataire au transporteur contractuel ait également effet à l'égard du transporteur substitué qui a exécuté une partie du transport.

Article 20. — Prescription de l'action

Article dans son ensemble

Nature des recours auxquels s'appliquent les dispositions sur la prescription de l'action

1. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé que les dispositions sur la prescription de l'action contenues dans cet article ne soient applicables qu'aux recours contre le transporteur pour perte des marchandises ou dommages subis par elles, et non aux causes de recours pour défaut de transport, ces dernières sortant du champ d'application de la Convention et relevant du droit national applicable.

2. Le Royaume-Uni a proposé que les dispositions sur la prescription de l'action ne soient pas appliquées pour faire échec à une demande reconventionnelle du

⁵⁹ Pour les vues de l'ICS concernant la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison, voir ci-dessus les paragraphes 13 et 14 de l'analyse des observations concernant l'article 5 (ensemble de l'article).

chargeur à l'encontre du transporteur, quand le premier réclame au second de prendre en charge sa contribution aux avaries communes, lorsque la perte résulte d'une faute du transporteur⁶⁰.

3. Le Japon a proposé que les dispositions relatives à la prescription de l'action qui figurent dans cet article soient étendues aux recours contre le transporteur pour livraison défectueuse faite de bonne foi en se fondant sur une lettre de garantie émise par une banque.

Suggestion d'ordre rédactionnel

4. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé que l'on renvoie les articles 20 à 22 pour éliminer les contradictions éventuelles dans l'utilisation des termes employés.

Article 20, paragraphe 1

Durée du délai de prescription

5. Le Canada, les Etats-Unis d'Amérique, la France, le Japon, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la CMI, l'ICS, l'INSA et l'OTCI ont proposé que le délai de prescription prévu par ce paragraphe soit d'un an. Les raisons suivantes ont été données :

a) S'il s'avérait nécessaire dans un cas particulier de proroger le délai d'un an, afin de permettre, par exemple, de poursuivre les négociations entre les parties en vue de régler le différend, ce délai pourrait toujours être prorogé en application des dispositions du paragraphe 3 (CMI, INSA et OCTI);

b) Le délai d'un an, qui est actuellement appliqué en vertu du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, n'a pas provoqué de difficultés (France et ICS);

c) Un délai d'un an favoriserait la résolution rapide des différends, ce qui est souhaitable dans les relations commerciales (France et ICS);

d) Un délai d'un an est suffisant pour que les chargeurs aient le temps soit de négocier un règlement avec le transporteur, soit d'entamer une procédure judiciaire ou arbitrale contre lui (INSA);

e) L'adoption d'un délai d'un an permettrait d'harmoniser la présente Convention avec la Convention CMR et la Convention CIM en ce qui concerne le délai de prescription (ICS et OCTI);

f) L'adoption d'un délai de prescription supérieur à un an ne garantirait en aucune manière que les requérants agiraient dans le délai plus long qui leur serait ainsi imparti (CMI).

6. L'Autriche, la Hongrie, le Mexique, le Niger, la Sierra Leone et la Suède⁶¹ ont proposé que le délai de prescription prévu par ce paragraphe soit de deux ans. Les raisons suivantes ont été données :

a) Un délai de deux ans offrirait une protection plus large des intérêts des chargeurs;

b) L'expérience a montré que le délai d'un an, appliqué à l'heure actuelle en vertu de l'article 3, paragraphe 6, de la Convention de Bruxelles de 1924, est souvent trop court pour mener des négociations ou intenter une action en justice (Suède);

c) Bien que le paragraphe 3 prévoit que le délai peut éventuellement être prolongé d'un an, les chargeurs et leurs assureurs ont eu quelquefois des difficultés à obtenir une prolongation dans les conditions spécifiées au paragraphe en question (Suède);

d) La solution actuelle qui prévoit un délai d'un an avec possibilité de prolongation n'est pas satisfaisante, car les législations nationales ne sont pas uniformes en ce qui concerne la possibilité de prolonger le délai et en ce qui concerne l'ordre de grandeur de la prolongation autorisée (Hongrie);

e) L'adoption du délai de deux ans permettrait d'harmoniser le projet de convention avec la Convention de Varsovie de 1929, en ce qui concerne le délai de prescription. Le délai de prescription spécifié dans la Convention de Varsovie est particulièrement intéressant en la matière en raison des similitudes qui existent entre le transport de marchandises par mer et le transport de marchandises par voie aérienne, par exemple en ce qui concerne les distances (Hongrie);

f) D'après l'alinéa b du paragraphe en question, le délai de prescription peut commencer à courir à partir du quatre-vingt-dixième jour suivant la conclusion du contrat. Comme le contrat peut avoir été conclu avant que ne commence le transport, un délai de prescription de deux ans serait préférable à un délai d'un an (Autriche).

7. La Suède a fait observer que le défaut de notification de la perte ou de l'avarie des marchandises, notification prévue à l'article 19, paragraphe 1, du projet de convention, ayant des conséquences très limitées, les propriétaires de marchandises abusent parfois de la situation et n'informent les transporteurs de leurs réclamations que lorsque le délai de prescription est déjà presque à son terme. La Suède a proposé en conséquence que l'adoption d'un délai de prescription de deux ans soit assortie d'une disposition exigeant des propriétaires des marchandises qu'ils avisent les transporteurs de leurs réclamations dans un délai inférieur à deux ans, s'ils veulent conserver leur droit d'agir en justice.

8. Le Nigéria a proposé l'adoption d'un délai de prescription de deux ans pour l'introduction d'une procédure arbitrale.

Alinéas a et b

9. Le Canada a indiqué qu'il préférerait la formulation du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 à celle des alinéas a et b du paragraphe 1. Il a noté, toutefois, que l'alinéa b pourrait éventuellement couvrir un type d'action qui n'est pas couvert par le paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, à savoir le cas où le

⁶⁰ Cette proposition est incorporée dans le nouveau texte proposé par le Royaume-Uni pour l'article 24. Ce nouveau texte est présenté ci-après au paragraphe 3 de l'analyse des observations concernant l'article en question.

⁶¹ La préférence exprimée par la Suède l'a été compte tenu de son autre proposition sur les délais de prescription. Cf. par. 7 ci-après.

transporteur manque à l'exécution du contrat de transport en ne prenant même pas les marchandises en charge.

10. L'Autriche a fait observer que bien que l'alinéa *b* soit censé s'appliquer au cas de perte totale des marchandises, on ne voit pas bien comment les termes "... ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi" pourraient s'appliquer à la perte totale. Si le transporteur n'a pas pris en charge les marchandises, il ne peut y avoir de perte totale.

11. Le Royaume-Uni a fait observer que dans les circonstances visées à l'alinéa *b* une action éventuelle pourrait être prescrite lorsqu'un navire est immobilisé pendant un laps de temps supérieur au délai de prescription et que les marchandises sont perdues après que le navire a repris sa route.

Article 20, paragraphe 3

12. La RSS de Biélorussie et l'URSS proposent que la formulation de ce paragraphe soit modelée sur celle du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises⁶².

13. Le CMI a approuvé l'insertion d'une disposition permettant aux parties de prolonger le délai de prescription d'un commun accord.

Article 20, paragraphe 4

14. Le Canada a proposé que ce paragraphe soit supprimé, compte tenu de ce qu'il a demandé la suppression du paragraphe 2 de l'article premier⁶³, ainsi que celle de l'article 10⁶⁴.

Article 20, paragraphe 5

15. L'Autriche a proposé la suppression de ce paragraphe pour les raisons suivantes :

a) La règle énoncée dans la seconde phrase du paragraphe, spécifiant un délai minimum pour l'exercice d'une action récursoire, peut être incompatible avec les obligations assumées par un Etat en vertu d'autres conventions internationales. Il conviendrait donc de supprimer la seconde phrase.

b) Si l'on supprimait la seconde phrase, la première ne serait plus qu'un truisme.

16. Le CMI a approuvé le délai minimum spécifié dans ce paragraphe pour l'introduction d'une action récursoire.

⁶² A/CONF.63/15. Le paragraphe 2 de l'article 22 de cette convention se lit comme suit : "Le débiteur peut à tout moment pendant le cours du délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier. Cette déclaration peut être renouvelée."

⁶³ Pour la proposition canadienne tendant à supprimer le paragraphe 2 de l'article premier, voir ci-dessus le paragraphe 12 de l'analyse des observations concernant l'article premier (par. 2).

⁶⁴ Pour la suppression de l'article 10 proposée par le Canada, voir ci-dessus le paragraphe 3, *a*, de l'analyse des observations concernant l'article 10.

Article 21. — Compétence

Article dans son ensemble

Propositions tendant à supprimer l'article 21

1. La RSS de Biélorussie, la RSS d'Ukraine et l'URSS ont proposé la suppression de l'article 21, considérant que le soin de régler les questions de compétence devrait être laissé aux législations nationales. L'URSS a fait observer que l'article 21 crée une incertitude pour les défendeurs en laissant aux demandeurs un certain nombre d'options quant au choix du tribunal, et que les dispositions de cet article risquent d'aller à l'encontre de certains accords entre Etats en matière de compétence dans les différends mettant en cause des organisations de ces Etats.

2. L'INSA a proposé de supprimer l'article 21 et de continuer à appliquer la pratique internationale de longue date qui consiste à laisser aux parties le choix du tribunal devant lequel elles entendent porter leurs différends. L'INSA fait observer que le paragraphe 1 donne aux demandeurs une option unilatérale entre quatre tribunaux, alors même que les parties sont convenues par avance de porter leurs différends devant un tribunal particulier.

3. Par contre, le Canada s'est prononcé en faveur des options accordées aux demandeurs et considère que l'article en question permettrait de régler de nombreux conflits de compétence dont ont à connaître les tribunaux nationaux.

Opposition aux dispositions prévoyant de limiter la compétence aux seuls Etats contractants

4. La Finlande et la Suède ont estimé que la compétence ne devrait pas être limitée aux seuls "Etats contractants". Elles ont fait observer que semblable limitation serait une source de difficultés pendant la période où les Etats liés par la Convention seraient peu nombreux, par exemple immédiatement après l'entrée en vigueur de la Convention. La Suède a souligné également que si l'action est intentée dans un Etat non contractant, celui-ci pourrait ne pas tenir compte des dispositions de l'article 21, notamment si le contrat de transport contient une clause en vertu de laquelle l'Etat en question se trouve intéressé à l'affaire. La Suède a donc proposé de supprimer le mot "contractant" partout où il suit le mot "Etat" aux paragraphes 1, 2, *a*, et 3 de l'article 21.

Proposition d'addition à l'article 21

5. L'Autriche a proposé que l'on envisage la possibilité d'ajouter à l'article 21 des dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution des jugements rendus par les tribunaux des Etats contractants ayant compétence aux termes dudit article.

Suggestion d'ordre rédactionnel

6. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé d'harmoniser la terminologie utilisée aux articles 20, 21 et 22.

Article 21, paragraphe 1

Propositions visant à donner diverses options aux demandeurs dans le cas uniquement où aucune juridiction n'a été spécifiée dans le contrat de transport

7. La République démocratique allemande a proposé que, d'une manière générale, la compétence en ce qui concerne les différends découlant d'un contrat de transport soit impartie soit à un tribunal spécifié dans le contrat lui-même, soit à un tribunal ayant compétence en la matière en vertu d'un accord entre les Etats où les parties ont leur résidence ou le siège de leurs activités. Dans les cas où la règle générale énoncée ci-dessus n'est pas applicable, la République démocratique allemande a proposé que le demandeur ait le choix entre les tribunaux du port de chargement, du port de déchargement ou du lieu où se trouve l'établissement principal du transporteur.

8. La RSS de Biélorussie et l'URSS ont proposé, à titre d'alternative à la suppression de l'article 21, tout en donnant la préférence à cette dernière, d'accorder au demandeur les options énumérées aux alinéas *a* à *d* de l'article 21 uniquement dans le cas où aucune juridiction n'a été spécifiée dans le contrat de transport.

Propositions visant à limiter les options accordées au demandeur

9. L'ICS a proposé de supprimer les alinéas *b*, *c* et *d* du paragraphe 1, ou tout au moins deux de ces alinéas, qui peuvent être une source d'incertitude pour les défendeurs et conduire à une recherche abusive du for le plus avantageux.

Propositions concernant la clause introductive du paragraphe 1

10. Les Pays-Bas ont proposé de remplacer les mots "litige auquel le contrat de transport donne lieu", par les mots "litige auquel la présente Convention donne lieu", de manière à spécifier que les différends relatifs au fret ne sont pas couverts par la clause en question.

11. Le Japon a proposé d'ajouter au paragraphe 1 une disposition spécifiant que lorsque le demandeur est autorisé à "intenter une action dans un Etat contractant" cette action doit être introduite devant un tribunal ayant compétence territoriale quant au lieu indiqué dans l'alinéa applicable du paragraphe 1 en vertu des lois de procédure de l'Etat concerné.

Propositions visant certains alinéas

12. La Belgique et l'INSA ont fait observer que l'alinéa *b* du paragraphe 1 risquait de conduire à l'introduction d'actions judiciaires devant des tribunaux éloignés des ports de chargement et de déchargement ou de l'établissement principal du transporteur. La Belgique a attiré l'attention sur une conséquence possible de l'application de l'alinéa *b* du paragraphe 1, à savoir l'éventualité pour un trans-

porteur ayant conclu un contrat de transport par l'intermédiaire d'une agence de se voir poursuivi en un lieu où il ne possède qu'une agence et d'être en conséquence dans l'impossibilité de défendre efficacement ses intérêts. La Belgique a donc proposé de remanier l'alinéa *b* du paragraphe 1 sur le modèle de l'article 17 de la Convention d'Athènes de 1974⁶⁵.

13. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé le nouveau texte suivant pour l'alinéa *e* du paragraphe 1 : "tout autre lieu qui pourrait être désigné à cette fin dans le contrat de transport".

Article 21, paragraphe 2

Propositions tendant à supprimer le paragraphe 2⁶⁶

14. Les Pays-Bas ont proposé de supprimer ce paragraphe, la solution des questions de procédure devant être laissée au droit national.

15. L'INSA a fait observer que le paragraphe 2 risquait de créer des difficultés aussi bien dans les Etats qui appliquent le principe de l'immunité souveraine des navires appartenant à l'Etat que dans les Etats dont la législation ne reconnaît pas la possibilité d'intenter des actions purement réelles.

Portée du paragraphe 2

16. Le Royaume-Uni a proposé d'élargir la portée de ce paragraphe en y insérant une disposition selon laquelle une action pourrait également être intentée devant un tribunal d'un Etat contractant où un navire du même type que celui qui effectue le transport a été légalement saisi.

17. Le Canada et le Royaume-Uni se sont demandé si la définition des tribunaux compétents donnée dans la première phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2, à savoir "les tribunaux de tout port d'un Etat contractant" était exacte. Ils ont souligné que les tribunaux nationaux n'avaient pas toujours une compétence géographique limitée et qu'en tout cas la juridiction d'un tribunal est rarement limitée à une zone portuaire. Le Canada a proposé que l'alinéa *a* du paragraphe 2 soit remanié de manière à préciser qu'une action peut être intentée devant tout tribunal d'un Etat contractant où le navire a été légalement saisi. Pour la même raison, le Royaume-Uni a proposé de remplacer la définition ci-dessus par les mots "les tribunaux d'un Etat contractant dans un port duquel . . .".

18. L'URSS a fait observer que si l'on garde le paragraphe 2 de l'article 21, il y aura lieu de préciser que ces dispositions ne sauraient s'appliquer aux navires d'Etat.

⁶⁵ La disposition pertinente de l'alinéa 1 de l'article 17 de la Convention d'Athènes de 1974 se lit comme suit : "un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat".

⁶⁶ On se souviendra que plusieurs des pays ou organisations qui ont présenté des observations ont proposé de supprimer l'article 21. Voir ci-dessus les paragraphes 1 et 2 de l'analyse des observations concernant l'article 21.

Propositions tendant à supprimer la disposition de l'alinéa a du paragraphe 2 relative à l'obligation de porter l'action devant une autre juridiction

19. La Belgique et la République fédérale d'Allemagne proposent la suppression de la deuxième phrase de l'alinéa a du paragraphe 2 relative à l'obligation de porter devant une autre juridiction une action intentée après la saisie légale du navire effectuant le transport, si le défendeur en fait la demande si les conditions spécifiées sont remplies. Ces deux pays font observer que cette disposition est contraire à l'article 7 de la Convention de Bruxelles sur la saisie conservatoire des navires de mer de 1952, laquelle n'accorde pas au défendeur la possibilité de demander que l'action soit portée devant un autre tribunal. La République fédérale d'Allemagne fait également observer qu'en raison des différences existant entre les législations nationales sur la procédure il sera difficile dans la pratique de porter l'action intentée dans un Etat devant une juridiction d'un autre Etat.

Autres observations sur la disposition de l'alinéa a du paragraphe 2 relative à l'obligation de porter l'action devant une autre juridiction

20. L'Autriche a fait observer que la disposition contenue dans la deuxième phrase de l'alinéa a du paragraphe 2, obligeant le demandeur à porter devant une autre juridiction une action correctement entamée par la saisie légale du navire effectuant le transport, si le défendeur en fait la demande et fournit une garantie suffisante, risque de poser des problèmes de procédure dans certains Etats.

21. La Finlande a proposé d'ajouter des dispositions précisant les conditions dans lesquelles une action pourra être transférée par le demandeur d'un tribunal à un autre et sur les conséquences de ce transport sur le délai de prescription de l'action.

Suggestion d'ordre rédactionnel

22. L'OCTI a fait une suggestion d'ordre rédactionnel qui concerne uniquement la version française de l'alinéa b du paragraphe 2.

Article 21, paragraphe 3

Modification du libellé de la première phrase

23. Les Pays-Bas ont proposé que les mots "litige auquel le contrat de transport donne lieu" soient remplacés par "litige auquel la présente Convention donne lieu" afin de bien préciser que les différends concernant le fret ne sont pas visés.

24. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé que les mots "paragraphe 1 et 2 du présent article" soient remplacés par les mots "paragraphe 1 ou 2 du présent article", et ont fait observer que, contrairement au but recherché, la rédaction actuelle limitait l'application de la disposition aux cas où le navire effectuant le transport avait été légalement saisi.

Disposition relative à d'éventuelles mesures provisoires ou conservatoires

25. Les Philippines ont proposé la suppression de la deuxième phrase du paragraphe 3 concernant d'éventuelles mesures provisoires ou conservatoires ordonnées par des tribunaux autres que ceux qui sont compétents pour connaître d'actions intentées en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article. Les Philippines ont fait observer que cette disposition pouvait donner lieu à un conflit de décisions entre tribunaux différents des Etats contractants.

26. Tout en indiquant qu'il ne s'opposait pas aux mesures de protection supplémentaires accordées aux demandeurs aux termes de la deuxième phrase du paragraphe 3, le Canada a fait observer que la portée des "mesures provisoires ou conservatoires" dont il est question audit paragraphe n'apparaissait pas clairement, et que cette disposition pouvait être incompatible avec le paragraphe 4 de l'article 21, qui vise à empêcher que diverses actions, fondées sur la même cause, ne soient engagées entre les mêmes parties.

Article 21, paragraphe 4

27. Le Canada a proposé que ce paragraphe soit supprimé, étant donné qu'il traite de questions dont la solution devrait être laissée au droit national applicable. En outre, les dispositions de ce paragraphe risqueraient de mettre le demandeur en difficulté, au cas où il ne serait pas possible de trouver de garantie suffisante dans aucune juridiction.

28. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé que les mots "paragraphe 1 et 2 du présent article" à l'alinéa a du paragraphe 4 soient remplacés par les mots "paragraphe 1 ou 2 du présent article". Les Etats-Unis ont fait observer que, contrairement au but recherché, la rédaction actuelle avait pour résultat de limiter l'application de l'alinéa a du paragraphe 4 aux cas où le navire effectuant le transport avait été légalement saisi.

Article 21, paragraphe 5

29. Le Canada a proposé la suppression de ce paragraphe, étant donné qu'il traite de questions dont la solution devrait être laissée au droit national applicable. En outre, le Canada a fait remarquer qu'il pourrait être impossible d'appliquer cette disposition en raison de l'existence de lois nationales ne permettant pas de modifier la compétence d'une juridiction par accord entre les parties.

Article 22. — Arbitrage

Article dans son ensemble

1. La RSS de Biélorussie, la RSS d'Ukraine, l'URSS et l'INSA ont proposé la suppression de cet article⁶⁷. Ils ont fait observer que le paragraphe 1 lais-

⁶⁷ L'URSS et l'INSA ont fait observer que certaines des observations qu'elles ont formulées à propos de l'article 21 s'appliquaient également à l'article 22.

saît une latitude excessive au demandeur pour le choix du lieu où il pourrait engager la procédure d'arbitrage. Le maintien de cet article amènerait les parties à renoncer à prévoir des clauses compromissoires dans les connaissements et les détournerait du recours à l'arbitrage pour le règlement de différends relatifs au transport des marchandises par mer, ce qui serait regrettable, car la procédure d'arbitrage est plus simple, plus rapide et moins coûteuse que la procédure judiciaire.

2. Comme variante à sa suppression, la RSS d'Ukraine et l'URSS ont proposé que cet article soit modifié de manière que les possibilités offertes au demandeur en ce qui concerne le lieu de la procédure d'arbitrage soient régies par les dispositions des clauses ou pactes compromissoires contenus dans les contrats de transport.

3. Le Canada a fait remarquer que cet article était acceptable, mais devrait être complété par des dispositions portant sur la question de savoir :

a) Si le recours à une action judiciaire revient à renoncer définitivement à la procédure d'arbitrage; et

b) S'il convient de permettre le recours aux tribunaux en vue de l'obtention de garanties d'exécution avant d'engager toute procédure d'arbitrage.

Donner au demandeur le choix du lieu de règlement des litiges au seul cas où rien n'est prévu à cet effet dans le contrat de transport

4. La République démocratique allemande a proposé que le lieu où la procédure d'arbitrage peut être engagée soit désigné conformément à ses propositions en ce qui concerne le choix du tribunal devant lequel la procédure judiciaire peut être intentée, c'est-à-dire le lieu précisé dans le contrat de transport ou le lieu fixé à la suite d'un accord conclu entre les Etats où les parties ont leur résidence ou leur établissement. Au cas où la règle générale ci-dessus ne s'applique pas, le choix du demandeur devrait être limité au port de chargement, au port de déchargement et au lieu où se trouve l'établissement principal du transporteur.

Article 22, paragraphe 2

5. La Belgique fait observer que le paragraphe iii de l'alinéa a pouvait avoir pour effet d'éloigner le lieu de la procédure d'arbitrage des ports de chargement ou de déchargement ou de l'établissement principal du transporteur. Elle a jugé qu'aux termes du paragraphe iii de l'alinéa a un transporteur qui conclut un contrat de transport par l'intermédiaire d'une agence pourrait être contraint à se soumettre à l'arbitrage là où il aura tout au plus une agence et où il ne pourra donc pas défendre sérieusement ses intérêts. La Belgique a proposé que le paragraphe iii de l'alinéa a soit remanié sur le modèle de l'article 17 de la Convention d'Athènes de 1974⁶⁸.

⁶⁸ La disposition pertinente de l'alinéa d du paragraphe 1 de l'article 17 de ladite convention est reproduite ci-dessus, dans la note de bas de page 1 du paragraphe 12 de l'analyse des observations concernant l'article 21.

6. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé que l'alinéa b du paragraphe 2 soit modifié comme suit :

“soit en tout autre lieu qui pourrait être désigné à cette fin par la clause ou le pacte compromissoire”.

Article 22, paragraphe 4

7. La Sierra Leone a proposé la suppression de ce paragraphe, étant donné que la Convention ne devrait pas faire obstacle à la conclusion entre les parties d'un accord au sujet de la procédure de l'arbitrage avant qu'un différend ne surgisse.

Suggestion d'ordre rédactionnel

8. Les Etats-Unis d'Amérique ont proposé que l'on harmonise la terminologie employée dans les articles 20, 21 et 22.

SIXIÈME PARTIE. — DISPOSITIONS DÉROGATOIRES À LA CONVENTION

Article 23. — Clauses contractuelles

Article 23, paragraphe 1

1. La Sierra Leone a proposé que ce paragraphe soit supprimé, étant donné que les parties à un contrat de transport devraient être autorisées à s'entendre pour écarter certaines ou l'ensemble des dispositions de la Convention⁶⁹.

2. Le Canada a proposé la suppression de la dernière phrase de ce paragraphe, qui a trait aux “clauses cédant le bénéfice de l'assurance” et a fait observer qu'il était risqué de ne citer qu'un seul exemple des cas visés par les dispositions de caractère général des deux premières phrases dudit paragraphe.

3. La France a proposé de remplacer, dans la première phrase du paragraphe 1, les mots “tout autre document constatant le contrat de transport” par les mots “tout document de transport”, en vue d'éviter tout double emploi dans la portée des termes employés dans la phrase.

Article 23, paragraphe 2

4. Le Canada a déclaré que ce paragraphe ne soulevait pas d'objection s'il était entendu que ses dispositions n'entraînaient pour le transporteur d'autre avantage que celui de lui offrir une possibilité d'ordre économique ou commercial.

Article 23, paragraphe 3

5. Le Japon et l'ICS ont jugé ce paragraphe inutile et ont donc proposé sa suppression. Le Canada a toutefois déclaré qu'il le trouvait acceptable.

6. La Sierra Leone a proposé que l'on ajoute à ce paragraphe une disposition établissant clairement que

⁶⁹ Des propositions analogues visant à exclure certains contrats du domaine d'application de la Convention sont mentionnées ci-dessus, aux paragraphes 7 à 14 de l'analyse des observations concernant l'article 2.

la Convention s'applique à un connaissement qui ne fait pas mention de la Convention et qui ne contient pas de dispositions contraires à celles de la Convention.

Article 23, paragraphe 4

7. Le Canada et le Japon ont proposé la suppression de ce paragraphe. Le Japon a fait observer que ses dispositions n'auraient aucune utilité pratique.

8. Le Canada a fait remarquer que la deuxième phrase de ce paragraphe, qui donne au demandeur le droit de se faire rembourser les frais judiciaires encourus par lui lors de l'exercice des droits que lui confère le paragraphe 4, suscite divers problèmes :

a) On ne voit pas très bien à quoi correspondent les frais judiciaires au remboursement desquels le demandeur a droit;

b) La disposition d'après laquelle ces frais seront "déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire" aboutirait rarement à une restitution des frais, puisque conformément à un certain nombre de législations nationales, les frais judiciaires ne sont pas remboursables aux demandeurs qui ont obtenu gain de cause;

c) Cette disposition semble donner au transporteur la possibilité d'insérer délibérément dans un connaissement une clause entâchée de nullité, alors qu'elle ne prévoyait qu'une sanction limitée, et encore uniquement dans le cas où le chargeur ou le destinataire intente une action judiciaire;

d) Cette disposition semble empiéter sur le droit des tribunaux nationaux de fixer les dépens.

Pour toutes ces raisons, le Canada a proposé que le paragraphe 4 soit supprimé.

Article 24. — Avaries communes

1. La Belgique et les Pays-Bas ont proposé que cet article soit remanié en vue d'éviter qu'il n'annule la Règle D des Règles de York-Anvers. Les Pays-Bas ont proposé le nouveau libellé ci-dessous :

"1. Rien dans la présente Convention n'empêche l'application des dispositions relatives aux avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale.

"2. Au cas où le destinataire doit contribuer aux avaries communes, le transporteur sera tenu d'indemniser le destinataire en vertu des règles de la présente Convention relatives à la responsabilité pour pertes ou dommages causés aux marchandises.

"3. Les dispositions du paragraphe précédent sont sans effet sur l'obligation de contribuer aux avaries communes dans les cas où le transporteur ne peut justifier l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense."

2. Le Japon a fait observer que la deuxième phrase de cet article, combinée au paragraphe 1 de l'article 5, aurait pour effet de saper à la base l'un des principes fondamentaux de l'avarie comme en autorisant le propriétaire des marchandises à se faire indemniser par

le transporteur de sa contribution à des avaries communes dues à une erreur de navigation. Le Japon a donc proposé que la deuxième phrase de cet article soit examinée à nouveau.

3. Le Royaume-Uni a fait observer⁷⁰ que cet article devrait être modifié pour les raisons suivantes :

a) Une des méthodes par lesquelles le propriétaire des marchandises cherchera éventuellement à s'exonérer d'une contribution aux avaries communes sera de plaider "l'exception d'équité", en faisant valoir que le transporteur ne saurait profiter d'un tort qu'il a causé en obtenant de lui le bénéfice d'une contribution aux avaries communes. Ce moyen de protéger les intérêts du propriétaire de la marchandise n'apparaît pas dans le libellé actuel de l'article 24 et, par ingérence, pourrait en être exclu.

b) L'article ne tient pas compte du fait que :

i) Les "dispositions relatives aux avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale" auxquelles s'applique la Convention n'ont pas trait au principe des avaries communes mais au règlement de ces dernières; et

ii) Cet article devrait également s'appliquer aux actions récursoires en cas de sauvetage.

Le Royaume-Uni propose la nouvelle formulation suivante :

"Avaries communes et sauvetage"

"Rien dans la présente Convention n'empêche l'application des dispositions relatives au règlement des avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale.

"A l'exception des articles 6 et 20, les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent également si le destinataire peut refuser la contribution aux avaries communes ou au sauvetage mise à sa charge ou en poursuivre le remboursement."

4. L'article 24 ne dérogeant pas aux termes de la Convention, le Royaume-Uni a également proposé qu'il soit retiré de la sixième partie du projet de convention ("Dispositions dérogatoires à la Convention") et placé dans la deuxième partie ("Responsabilité du transporteur"), comme un élément de l'article 5 ou, de préférence, comme un article distinct.

5. Le Canada fait observer que :

a) Une convention sur le transport des marchandises par mer ne devrait pas accorder aux avaries communes

⁷⁰ La proposition présentée par le Royaume-Uni à propos des conséquences des dispositions concernant la prescription de l'action (art. 20) sur certaines actions en avaries communes est reproduite au paragraphe 2 de l'analyse des observations concernant l'article 20. La proposition du Royaume-Uni aux termes de laquelle l'article 6 ne devrait pas s'appliquer aux actions concernant les contributions aux avaries communes et au sauvetage est mentionnée au paragraphe 35 de l'analyse des observations concernant l'article 6. Le nouveau libellé proposé par le Royaume-Uni pour l'article 24 qui figure au paragraphe 3 reprend également les propositions ci-dessus concernant les articles 6 et 20.

une importance plus grande que celle qu'elles ont en droit privé; ce que ferait l'article 24;

b) Tel qu'il est actuellement libellé, cet article n'offre pas au propriétaire des marchandises une protection suffisante en ce qui concerne sa contribution aux avaries communes lorsqu'il n'y a pas eu perte ou dommage aux marchandises, et, alors qu'il ne fait que suggérer que le transporteur peut être tenu d'indemniser le destinataire, il limite le montant de l'indemnité que le transporteur devra verser à ce dernier;

c) Bien que le Canada ait jugé que le libellé actuel de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924⁷¹ ne donnait lieu à aucune difficulté, l'insertion de la seconde phrase de l'article 24 semble correspondre à des vues contraires.

Article 25. — Autres conventions

Article 25, paragraphe 1

1. Les Philippines ont proposé la suppression de ce paragraphe, car elles sont d'avis que seule la Convention envisagée devrait régir le transport de marchandises par mer. Comme autre solution possible, les Philippines ont proposé que la portée de ce paragraphe soit limitée par l'insertion du membre de phrase suivant : "qui ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Convention".

2. Le Canada a fait part de son opposition à la disposition de ce paragraphe qui accorde aux dispositions contraires d'autres conventions internationales concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer, priorité sur les dispositions de la Convention envisagée.

⁷¹ La phrase en question de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924 se lit comme suit :

"Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes."

Proposition tendant à ajouter un nouveau paragraphe 1 bis

3. Le Royaume-Uni a proposé d'insérer à l'article 25 un nouveau paragraphe stipulant que le régime de responsabilité prévu par la Convention ne pourra être invoqué dans les cas où la Convention d'Athènes de 1974 est applicable au chargement. Le Royaume-Uni a fait remarquer que cette dernière Convention s'appliquait aux bagages qui accompagnent un passager.

Article 25, paragraphe 2

4. Le Canada a déclaré que les dispositions de ce paragraphe étaient acceptables.

5. L'ICS a recommandé que la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime en matières nucléaires, signée à Bruxelles en 1971, soit ajoutée aux conventions dont il est question aux alinéas a et b du paragraphe 2.

6. L'Autriche a proposé que le membre de phrase "à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne", qui figure à l'alinéa b du paragraphe 2, soit supprimé. L'Autriche a fait remarquer qu'il serait suffisant de prévoir que l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable conformément au droit interne applicable, étant donné que la comparaison requise par l'alinéa b du paragraphe 2 est dans certains cas impossible à établir et que, de toute manière, les dispositions du droit interne sont toujours plus favorables au demandeur que les dispositions du projet de convention ou des conventions internationales mentionnées au paragraphe 2.

Suggestion d'ordre rédactionnel

7. La France a présenté une suggestion d'ordre rédactionnel qui concerne uniquement la version française de l'alinéa a du paragraphe 2.

5. — Rapport du Secrétaire général : projet de convention sur le transport de marchandises par mer; projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales (A/CN.9/115)*

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
INTRODUCTION	323
PROJETS D'ARTICLES	323
Article [] — Dépositaire	323
[Article [] — Mesures d'application]	323
Article [] — Date d'application	323
Article [] — Signature, ratification [acceptation, approbation], adhésion	323
Article [] — Réserves	324
Article [] — Entrée en vigueur	324
Article [] — Dénonciation	325

* 1^{er} mars 1976.