



Assemblée générale

Distr.: Générale
2 novembre 2007

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Quarante et unième session
New York, 16 juin-11 juillet 2008

Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa vingtième session (Vienne, 15-25 octobre 2007)

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction	1-7	4
I. Délibérations et décisions	8	5
II. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]	9-280	6
Chapitre 9 – Documents de transport et documents électroniques de transport (<i>suite</i>) .	9-14	6
Projet d'article 42. Force probante des données du contrat	9-14	6
Chapitre 10 – Livraison des marchandises.	15-85	7
Projet d'article 44. Obligation de prendre livraison	15-23	7
Projet d'article 45. Obligation d'accuser réception.	24	9
Projet d'article 46. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable n'est émis.	25-28	9
Projet d'article 47. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis.	29-35	10
Projet d'article 48. Livraison en cas d'émission d'un document électronique de transport non négociable devant être remis	36-41	12
Projet d'article 49. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable	42-67	13
Projet d'article 50. Marchandises restant non livrées	68-83	19



Projet d'article 51. Rétention des marchandises	84-85	21
Chapitre 11 – Droits de la partie contrôlante	86-114	21
Projet d'article 52. Exercice et étendue du droit de contrôle	88-89	22
Projet d'article 53. Identité de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle	90-96	22
Projet d'article 54. Exécution des instructions par le transporteur	97-103	24
Projet d'article 55. Marchandises réputées livrées	104	25
Projet d'article 56. Modifications du contrat de transport	105-107	25
Projet d'article 57. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur	108-113	26
Projet d'article 58. Dérogation conventionnelle	114	27
Chapitre 12 – Transfert de droits	115-132	28
Projet d'article 59. Cas où un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable est émis	119	28
Projet d'article 60. Responsabilité du porteur	120-131	29
Projet d'article 61. Cas où aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable n'est émis	132	31
Chapitre 13 – Limites de responsabilité	133-166	31
Projet d'article 62. Limites de responsabilité	133-156	31
Suite de l'examen des limites de responsabilité	157-166	38
Chapitre 14 – Délai pour agir	167-179	42
Projet d'article 65. Prescription des actions	168	42
Projet d'article 66. Prorogation du délai de prescription	169-172	42
Projet d'article 67. Action récursoire	173-177	43
Projet d'article 68. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur	178-179	44
Chapitre 15 – Compétence	180-205	44
Projet d'article 69. Actions contre le transporteur	181	44
Projet d'article 70. Accords d'élection de for	182-192	45
Projet d'article 71. Actions contre la partie exécutante maritime	193	46
Projet d'article 72. Absence de chefs de compétence supplémentaires	194	47
Projet d'article 73. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires	195	47
Projet d'article 74. Jonction d'instances et désistement d'instance	196	47
Projet d'article 75. Accord après la naissance du litige et compétence en cas de comparution du défendeur	197-198	47
Projet d'article 76. Reconnaissance et exécution	199-201	47

Projet d'article 77. Application du chapitre 15	202-205	48
Chapitre 16 – Arbitrage	206-218	49
Projet d'article 78. Conventions d'arbitrage	207-211	49
Projet d'article 79. Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière	212-214	50
Projet d'article 80. Conventions d'arbitrage après la naissance du litige	215	51
Projet d'article 81. Application du chapitre 16	216-218	51
Chapitre 17 – Avaries communes	219-220	51
Projet d'article 82. Dispositions sur les avaries communes	219-220	51
Chapitre 18 – Autres conventions	221-245	52
Projet d'article 83. Dénonciation d'autres conventions	221-227	52
Projet d'article 84. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par air	228-231	54
Poursuite de l'examen du projet d'article 84 sur les questions de conflit de conventions	232-236	55
Projet d'article 85. Limitation globale de la responsabilité	237-238	56
Projet d'article 86. Autres dispositions sur le transport de passagers et de bagages	239-243	57
Projet d'article 87. Autres dispositions sur les dommages causés par un accident nucléaire	244-245	58
Chapitre 20 – Clauses finales	246-280	58
Projet d'article 91. Dépositaire	246	58
Projet d'article 92. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion	247-251	59
Projet d'article 93. Réserves	252-254	59
Projet d'article 94. Procédure de déclaration et effet des déclarations	255-261	60
Projet d'article 95. Effet dans les unités territoriales nationales	262	61
Projet d'article 96. Participation d'organisations régionales d'intégration économique	263	61
Projet d'article 97. Entrée en vigueur	264-271	62
Projet d'article 98. Révision et amendements	272-274	63
Projet d'article 99. Amendement des limites	275-277	64
Projet d'article 100. Dénonciation de la présente Convention	278	64
Autres observations concernant le projet d'article 89 sur les contrats de volume	279-280	64
III. Questions diverses	281	65
Planification des travaux futurs	281	65

Introduction

1. À sa trente-quatrième session, en 2001, la Commission a créé le Groupe de travail III (Droit des transports) et l'a chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif sur des questions liées au transport international de marchandises, telles que le champ d'application, les obligations et la responsabilité du transporteur, la durée de cette responsabilité, les obligations du chargeur et les documents de transport¹. Le Groupe de travail a commencé à examiner un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] à sa neuvième session, en 2002. On trouvera un historique actualisé de ce projet dans le document A/CN.9/WG.III/WP.92.

2. Le Groupe de travail III (Droit des transports), qui est composé de tous les États membres de la Commission, a tenu sa vingtième session à Vienne du 15 au 25 octobre 2007. Ont assisté à cette session des représentants des États membres du Groupe de travail suivants: Algérie, Allemagne, Australie, Autriche, Bélarus, Bénin, Bolivie, Cameroun, Canada, Chili, Chine, Colombie, El Salvador, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Gabon, Grèce, Guatemala, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Lettonie, Liban, Mexique, Namibie, Nigéria, Norvège, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Singapour, Suisse, Thaïlande et Venezuela (République bolivarienne du).

3. Ont également assisté à la session des observateurs des États suivants: Arabie saoudite, Argentine, Brésil, Burkina Faso, Congo, Côte d'Ivoire, Danemark, Finlande, Ghana, Indonésie, Koweït, Nicaragua, Niger, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, Portugal, République démocratique du Congo, République dominicaine, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tunisie, Turquie et Yémen.

4. Ont en outre assisté à la session des observateurs des organisations internationales suivantes:

a) **Système des Nations Unies:** Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED);

b) **Organisations intergouvernementales:** Commission européenne, Conseil de l'Union européenne, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF);

c) **Organisations internationales non gouvernementales invitées par le Groupe de travail:** Association of American Railroads (AAR), BIMCO, Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), Comité maritime international (CMI), Conseil des chargeurs européens, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, Organisation maritime pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) et Université maritime mondiale.

¹ *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*

5. Le Groupe de travail a élu les membres du Bureau ci-après:
 - Président:* M. Rafael Illescas (Espagne)
 - Rapporteur:* M. V. D. Sharma (Inde)
6. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants:
 - a) Ordre du jour provisoire annoté et rectificatif (A/CN.9/WG.III/WP.92 et Corr.1);
 - b) Projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] et rectificatif (A/CN.9/WG.III/WP.81 et Corr.1);
 - c) Document contenant des observations et propositions du Gouvernement nigérian (A/CN.9/WG.III/WP.93);
 - d) Note du Secrétariat contenant le texte révisé des articles 42, 44 et 49 du projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.94);
 - e) Proposition des délégations danoise et néerlandaise (A/CN.9/WG.III/WP.95);
 - f) Proposition de la délégation néerlandaise concernant le chapitre 12, "Transfert de droits" (A/CN.9/WG.III/WP.96);
 - g) Document contenant des observations d'organisations non gouvernementales (A/CN.9/WG.III/WP.97);
 - h) Proposition soumise par le Gouvernement chinois concernant la compétence (A/CN.9/WG.III/WP.98); et
 - i) Proposition soumise par le Gouvernement chinois relative à la livraison des marchandises en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable et aux marchandises restant non livrées (A/CN.9/WG.III/WP.99).
7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après:
 1. Ouverture de la session.
 2. Élection du Bureau.
 3. Adoption de l'ordre du jour.
 4. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].
 5. Questions diverses.
 6. Adoption du rapport.

I. Délibérations et décisions

8. Le Groupe de travail a poursuivi son examen du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] ("le projet de convention") en se fondant sur le texte contenu à l'annexe d'une note du

Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.81). Il lui a de nouveau été rappelé que le texte figurant dans cette note était le résultat de négociations menées en son sein depuis 2002. Le Groupe de travail est convenu que si les dispositions du projet de convention pourraient encore être améliorées et clarifiées, pour autant qu'elles reflètent le consensus déjà existant, les principes retenus, eux, ne devraient être réexaminés que si une volonté collective forte s'exprimait en ce sens. Il est rendu compte de ces délibérations et conclusions dans la section II ci-dessous (voir par. 9 à 280 ci-dessous). Toutes les références au document A/CN.9/WG.III/WP.81 dans les paragraphes suivants renvoient également aux rectifications apportées dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1.

II. Élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

Chapitre 9 – Documents de transport et documents électroniques de transport *(suite de la dix-neuvième session, voir A/CN.9/621, par. 301 et 302)*

Projet d'article 42. Force probante des données du contrat

9. Le Groupe de travail est passé à l'examen du texte du projet d'article 42 tel qu'il figure dans le paragraphe 1 du document A/CN.9/WG.III/WP.94. Il a été expliqué que ce projet de disposition était inchangé par rapport à celui qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, hormis les corrections qui ont été apportées aux renvois au projet d'article 37. Il a été fait observer que ces modifications n'avaient pas pour but de modifier le sens du texte.

10. Il a été rappelé au Groupe de travail que la formulation du projet d'article 42 était le résultat d'un long débat. La rédaction actuelle du texte reflétait un compromis minutieux entre des avis opposés sur le traitement de la valeur probante des documents de transport.

11. Il a été souligné que l'alinéa b) i) parlait de "tiers" et l'alinéa b) ii) de "destinataire". Il a été noté, à cet égard, que le mot "tiers" semblait faire référence au "porteur" du document de transport, tel qu'il est défini au paragraphe 12 du projet d'article premier. Toutefois, dans la mesure où le destinataire pourrait aussi être porteur d'un document de transport, on a craint que la distinction entre les deux termes employés à l'alinéa b) i) et ii) ne soit pas claire et estimé qu'il faudrait peut-être donner de plus amples précisions. Le Groupe de travail est convenu que lors de l'élaboration du projet révisé final, qui lui serait soumis pour examen, le Secrétariat devrait examiner le texte attentivement pour s'assurer que ces deux termes soient utilisés de manière cohérente.

12. En outre, il a été avancé que si, en principe, la preuve contraire par le transporteur ne devrait pas être admise à l'encontre d'un destinataire agissant de bonne foi, la notion de bonne foi ne pouvait exister isolément, mais devrait se référer à un objet particulier. À cet égard, il a été proposé d'employer une formulation inspirée de l'article 16-3 des Règles de Hambourg du type: "un destinataire qui a agi de bonne foi en se fondant sur les renseignements contenus dans ce document". Cette proposition a été appuyée.

13. On s'est dit préoccupé par l'extension, dans le projet d'article 42, du caractère irréfutable des mentions figurant dans un document de transport non seulement aux documents de transport non négociables, mais aussi aux lettres de transport maritime.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 42:

14. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 42, tel qu'il est contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.94, était acceptable à condition que soit précisé le contexte dans lequel la notion de bonne foi s'appliquerait. Le Groupe de travail a demandé au Secrétariat d'examiner l'emploi des termes dans l'ensemble du projet de convention, en particulier les mots "tiers" et "destinataire", pour assurer la cohérence de la terminologie.

Chapitre 10 – Livraison des marchandises

Projet d'article 44. Obligation de prendre livraison

15. Le Groupe de travail a ensuite examiné le projet d'article 44, tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.94. Il a été observé à cet égard que, dans un souci de clarté, le Secrétariat a proposé de supprimer le paragraphe 2 du projet d'article 11, tel qu'il est contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, pour en placer le contenu à la fin du paragraphe 1 du projet d'article 44, car il a semblé que la règle concernant le moment et le lieu de livraison avait davantage sa place à cet endroit, dans le chapitre sur la livraison. En outre, le Secrétariat a suggéré que, dans la mesure où l'obligation de décharger les marchandises, conformément au paragraphe 2 du projet d'article 14, serait remplie par le destinataire, la disposition correspondante soit transférée du paragraphe 2 du projet d'article 27 à un nouveau paragraphe 2 de l'article 44.

Le concept de livraison

16. L'avis a été exprimé que la dernière phrase du paragraphe 1 du projet d'article 44 traitait de la livraison effective et non du moment et du lieu contractuels de la livraison. C'est pourquoi il a été proposé de supprimer cette phrase et d'ajouter la formulation suivante, inspirée du projet d'article 21 actuel tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, après les mots "moment et au lieu" à la fin du paragraphe 1: "auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, pratiques et usages du commerce et aux circonstances du voyage, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles seront livrées".

17. À l'appui de la reformulation du paragraphe 1, on a également fait valoir que le fait de mentionner, dans ce contexte, que le moment et le lieu de la livraison seront ceux du "déchargement des marchandises du moyen de transport final par lequel elles sont déplacées en vertu du contrat de transport" risquait de laisser entendre que le destinataire pourrait être obligé de prendre la livraison à tout moment ou en tout lieu où les marchandises seraient finalement déchargées. Il a été dit que ce serait là imposer au destinataire une contrainte excessive.

18. La proposition visant à reformuler le paragraphe 1 a reçu un certain appui, mais le Groupe de travail est convenu de reporter sa décision finale sur les ajouts

proposés afin de laisser plus de temps aux délégations pour réfléchir plus avant sur leurs implications.

Choix entre les variantes placées entre crochets

19. Le Groupe de travail est passé à l'examen des deux textes entre crochets contenus dans le projet d'article 44, qui font référence à l'obligation pour le destinataire qui, ou bien "exerce l'un quelconque de ses droits en vertu du" ou bien "s'est activement impliqué dans le" contrat de transport, de prendre livraison des marchandises. Il a été suggéré de supprimer ces deux textes étant donné que la définition de "destinataire", dans le projet d'article premier, désignait déjà celui-ci comme la personne ayant droit à la livraison et que dans le contexte du projet d'article, l'obligation du destinataire de prendre livraison devrait être rendue inconditionnelle. Bien que cette suggestion ait bénéficié d'un certain appui, le Groupe de travail s'est majoritairement déclaré favorable au maintien d'une condition dans le projet d'article, et a entrepris d'examiner les options figurant dans le projet dont il était saisi.

20. L'avis a été exprimé que les libellés employés dans les deux séries de crochets manquaient de clarté et que ni l'un ni l'autre ne donnait d'indications suffisantes quant aux circonstances dans lesquelles un destinataire devrait être tenu de prendre livraison des marchandises en vertu du contrat de transport. On a estimé qu'il serait préférable de supprimer les deux textes entre crochets et de mentionner à la place l'obligation pour le destinataire de demander la livraison ou une obligation comparable. Certains ont toutefois dit craindre qu'une telle obligation ne se révèle trop contraignante pour le transporteur qui ne pouvait se soustraire lui-même à l'obligation de garde des marchandises en vertu du contrat de transport dans les cas où un destinataire prenait des mesures juridiquement valables sans réclamer formellement la livraison, par exemple lorsqu'il demandait des échantillons des marchandises pour décider s'il les accepterait ou non en vertu du contrat de vente sous-jacent.

21. Le deuxième texte entre crochets a bénéficié d'un certain appui. Il a été suggéré de supprimer le terme "activement" qui y figure au motif qu'une attitude passive pourrait parfois suffire à obliger le destinataire à prendre livraison des marchandises. La crainte a toutefois été exprimée que le deuxième texte entre crochets ne soit trop général et ambigu en ce sens qu'il n'indiquait pas quel degré d'"implication" dans le contrat de transport serait suffisant pour contraindre le destinataire à prendre livraison des marchandises. Compte tenu de ces préoccupations, le Groupe de travail a dit préférer le premier texte entre crochets.

22. Lors de l'examen du texte de la première série de crochets, on a exprimé la crainte que la référence à l'exercice par un destinataire de "l'un quelconque" de ses droits en vertu du contrat de transport ne soit trop large. Il a été demandé, par exemple, s'il suffirait, pour déclencher l'application de la disposition, qu'un destinataire exerce un droit contractuel d'obtenir des informations sur l'endroit où se trouvent les marchandises pendant le voyage. Il a été répondu que tel n'était pas le cas, le texte faisant référence à des questions telles que l'exercice d'un droit de contrôle ou le fait de demander au transporteur de prendre des échantillons de la marchandise. Pour répondre à cette préoccupation, il a été proposé de supprimer les mots "l'un quelconque" du premier texte entre crochets. On a indiqué que l'intention, dans cet article, était de faire en sorte qu'un destinataire qui souhaitait

exercer ses droits en vertu du contrat de vente, comme le droit de refuser les marchandises, ne soit pas autorisé à refuser la livraison des marchandises en vertu du contrat de transport.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 44:

23. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 44 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.94 était acceptable et:

- Que le premier texte entre crochets devrait être retenu après suppression des termes "l'un quelconque de"; et
- Que la formulation définitive du paragraphe 1 du projet d'article 44 soit revue lorsque les délégations auront eu la possibilité de réfléchir à la proposition d'en supprimer la dernière phrase et de modifier les derniers mots de la première phrase.

Projet d'article 45. Obligation d'accuser réception

24. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 45 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Projet d'article 46. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable n'est émis

25. Il a été rappelé que le projet d'article 46 avait été examiné pour la dernière fois à la seizième session du Groupe de travail (voir A/CN.9/591, par. 223 à 230). Ce dernier est passé à l'examen du texte du projet d'article 46 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a été demandé si les termes "après avoir été avisé de leur arrivée", à l'alinéa c) du projet d'article 46, pouvaient signifier que le destinataire devrait toujours être avisé. Il a été répondu que cette interprétation serait contradictoire avec le projet d'article 50-3, autorisant que puisse être avisée une autre personne que le destinataire. Il a été proposé de modifier l'alinéa c) pour qu'il soit aligné sur le projet d'article 50-3.

26. La proposition de supprimer les mots "après avoir été avisé de leur arrivée" de l'alinéa c) du projet d'article 46 a recueilli un certain soutien. Il a été noté que ces mots pouvaient imposer une lourde charge à un transporteur, en particulier dans le contexte du transport de conteneurs où il peut y avoir un nombre important de destinataires. Il a été dit aussi que ces mots étaient inutiles étant donné que l'article 50-3 traitait déjà du cas où un transporteur pourrait considérer que les marchandises sont non susceptibles d'être livrées. Il a été proposé, s'ils étaient retenus, de les modifier pour dire, à la place, "après que leur arrivée lui a été notifiée", afin de tenir compte du fait que l'on ne pouvait attendre d'un transporteur qu'il sache quand un destinataire avait reçu notification de l'arrivée. Toutefois, le maintien du texte sans modification a été appuyé. On a dit que le projet d'article 46 traitait des obligations du transporteur une fois que les marchandises étaient parvenues au lieu de destination et qu'il pouvait donc être distingué du projet d'article 50-3, qui concernait le cas où les marchandises pouvaient être considérées comme non susceptibles d'être livrées.

27. Il a été suggéré de préciser que l'obligation faite à la partie contrôlante ou au chargeur, à l'alinéa c) du projet d'article 46, de donner des instructions concernant la livraison des marchandises, devrait être soumise aux mêmes conditions que celles qui sont prévues à l'article 54, par exemple, que les instructions soient raisonnables et ne gênent pas les activités normales du transporteur.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 46:

28. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 46 contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Projet d'article 47. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis

29. Il a été rappelé que le projet d'article 47 avait été inséré dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 suite à la décision qu'avait prise le Groupe de travail à sa dix-septième session de prévoir, dans le projet de convention, une disposition traitant de la livraison des marchandises en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis (voir A/CN.9/594, par. 208 à 215). Il a également été rappelé que le projet d'article en question avait été placé entre crochets dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 et qu'il s'inspirait du texte de l'article 48 *bis* proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.68 (voir par. 15).

Débat général

30. S'il était vrai que tous les systèmes juridiques ne connaissent pas les documents de transport non négociables devant être remis, le Groupe de travail a dans son ensemble jugé le projet d'article 47 utile lorsque de tels documents existaient. Il a donc décidé de conserver ce projet d'article en supprimant les crochets qui l'entouraient.

"[disposant] [indiquant] [précisant]"

31. Le Groupe de travail a examiné ensuite les trois variantes proposées dans le chapeau du projet d'article 47 afin de déterminer si le document de transport non négociable devrait "disposer" ("provide"), "indiquer" ("indicate") ou "préciser" qu'il devait être remis. On a fait observer que, dans certains systèmes juridiques, le simple intitulé "connaissance" emportait l'obligation de remettre le document à la livraison des marchandises et que, si le projet d'article 47 visait à préserver la loi régissant ces types de documents, il vaudrait mieux alors employer la formule "indiquant conformément à la loi applicable au document". Cela étant, a-t-on ajouté, si le Groupe de travail n'acceptait pas cette proposition, il faudrait opter pour le verbe "indiquer" car celui-ci, bien que légèrement vague, permettrait au moins de préserver la pratique actuelle concernant ces documents. L'idée de préserver la pratique actuelle a été appuyée, mais il a été estimé que le verbe "indiquer" seul serait préférable car, si un renvoi à la loi applicable était clair juridiquement, le transporteur aurait néanmoins du mal à savoir, au moment de la livraison, si le document considéré satisfaisait ou non aux exigences de cette loi. Une préférence a été exprimée, au sein du Groupe de travail, pour le maintien du verbe "indiquer" et la suppression des deux autres verbes proposés, afin de préserver la pratique actuelle en matière de documents de transport non négociables devant être remis.

32. On a cependant objecté, en réponse, que le projet de convention classait tous les documents de transport en fonction de leur caractère négociable ou non négociable et que le fait de se référer, par exemple, aux “connaissances”, ainsi qu’aux conséquences juridiques quelconques que cette appellation pouvait emporter en termes de la loi nationale, reviendrait à utiliser une taxinomie contraire à celle du projet. Il a été ajouté que, si le Groupe de travail avait certes décidé de tenir compte de la pratique actuelle concernant les documents de transport non négociables devant être remis, le traitement de ces documents variait d’une loi nationale à l’autre. Dans ces conditions, une référence implicite aux considérations de droit interne laisserait une marge d’interprétation trop large pour correspondre à la classification prévue dans le projet de convention. Il a été estimé que, pour maintenir le système de classement uniforme dans le projet de convention, il devrait être clair que le libellé d’un tel document devait suffire à lui seul pour permettre d’en déterminer le caractère et que, au minimum, le verbe “indiquer” devrait être supprimé car il manquait de clarté et risquait de semer le doute dans la classification par ailleurs claire du projet de convention. Le projet de convention, a-t-on aussi déclaré, visait à établir un système clair et prévisible et, dans l’éventualité où les parties seraient convenues d’utiliser un document de transport non négociable devant être remis, ce qui serait inhabituel dans certains systèmes juridiques, il fallait montrer que cette décision était délibérée. Le projet de convention devait donc imposer un critère plus strict que celui dénoté par le verbe “indiquer”. L’avis selon lequel, dans un souci de cohérence et de sécurité, il faudrait éviter d’employer le verbe “indiquer” dans ce contexte a été appuyé.

33. Le maintien du verbe “disposer” (“provide”) a également été appuyé et le verbe “préciser” (“specify”) a, de son côté, recueilli un certain soutien. Le Groupe de travail a en outre examiné si un terme qui soit préférable aux trois variantes était éventuellement proposé dans les différentes versions linguistiques de ces dernières. Aucun consensus clair ne s’est toutefois dégagé en faveur de l’une ou l’autre des variantes. Le verbe “préciser” étant celui qui a recueilli le moins de suffrages, le Groupe de travail a décidé de le supprimer du projet de convention tout en conservant les autres variantes pour examen futur. Il a également été fait observer que, en tout état de cause, le texte du projet d’article 42 b) ii) devrait être aligné en fonction de la variante que le Groupe de travail choisirait finalement.

Notification de l’arrivée des marchandises

34. On a noté que l’alinéa c) du projet d’article 46 exigeait la notification de l’arrivée des marchandises alors que cette exigence ne figurait pas dans le projet d’article 47. Le Groupe de travail est convenu, dans un souci de cohérence, d’exiger également cette notification à l’alinéa b) du projet d’article 47.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 47:

35. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver le texte du projet d’article 47 tout en supprimant les crochets qui l’entouraient;
- De conserver dans le chapeau les mots “[disposant]” et “[indiquant]” entre crochets pour examen futur et de supprimer le mot “[précisant]”;
- D’exiger la notification de l’arrivée des marchandises à l’alinéa b); et

- De veiller à aligner le texte du projet d'article 42 b) ii) en fonction de la variante qu'il choisira finalement.

Projet d'article 48. Livraison en cas d'émission d'un document électronique de transport non négociable devant être remis

36. Il a été rappelé que le projet d'article 48 avait été inséré dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 suite à la décision qu'avait prise le Groupe de travail à sa dix-septième session de prévoir, dans le projet de convention, une disposition traitant de la livraison des marchandises en cas d'émission d'un document électronique de transport non négociable devant être remis (voir A/CN.9/594, par. 208 à 215). Il a également été rappelé que le projet d'article en question avait été placé entre crochets dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 et qu'il s'inspirait du texte de l'article 48 *ter* proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.68 (voir par. 16).

37. On a fait observer qu'il était quelque peu illogique de parler de "document électronique de transport non négociable" car il était difficile d'exiger la "remise" d'un document électronique. On a donc proposé de parler plutôt de l'"équivalent électronique d'un document de transport non négociable". Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien. On a cependant fait remarquer qu'il serait tout aussi illogique d'exiger la remise de l'équivalent électronique d'un document de transport non négociable. Il a aussi été noté que cette disposition risquait d'avoir des conséquences inopinées si on utilisait la même approche que celle suivie dans le projet d'article 49 pour les documents électroniques de transport négociables et de ce fait on accordait éventuellement à un document électronique non négociable le même traitement qu'à un document électronique négociable.

38. Le traitement du destinataire et l'emploi du terme "contrôle exclusif" à l'alinéa a) du projet d'article 48 ont également suscité des préoccupations. Si, a-t-on estimé, un destinataire devait avoir le contrôle des marchandises et, partant, du document de transport électronique ou non, on s'est toutefois demandé si le critère de "contrôle exclusif" convenait dans le projet d'article 48, car il était utilisé dans d'autres contextes au sujet des documents électroniques de transport négociables, par exemple dans le projet d'article premier, paragraphe 12 b) (définition du terme "porteur").

Nécessité de conserver le projet d'article 48

39. On s'est demandé si, compte tenu de la pratique actuelle du secteur, une disposition telle que le projet d'article 48 était vraiment nécessaire. Il a été proposé de supprimer celui-ci et, si le Groupe de travail jugeait nécessaire de se référer à l'équivalent électronique de ces documents, il pourrait le faire en modifiant le projet d'article 47.

Notification de l'arrivée des marchandises

40. On a par ailleurs constaté que l'alinéa c) du projet d'article 46 exigeait la notification de l'arrivée des marchandises alors que cette exigence ne figurait pas dans le projet d'article 48. Le Groupe de travail est convenu, dans un souci de cohérence, d'exiger également cette notification à l'alinéa b) du projet d'article 48.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 48:

41. Le Groupe de travail est convenu:

- D'examiner plus avant le titre de l'article;
- De conserver le texte du projet d'article 48 entre crochets;
- De mettre l'alinéa a) de ce projet d'article entre crochets afin de l'examiner plus avant; et
- D'exiger la notification de l'arrivée des marchandises à l'alinéa b).

Projet d'article 49. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

42. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 49 sur la livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable remontait à ses seizième et dix-septième sessions (voir A/CN.9/591, par. 231 à 239, et A/CN.9/594, par. 80 à 89). Celui-ci a été informé qu'il était proposé de modifier en conséquence les alinéas d) et g) comme indiqué dans les paragraphes 4 à 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.94. Le Groupe de travail a ensuite examiné la version légèrement révisée du projet d'article 49 figurant dans ce document.

Alinéa a)

43. Il a été estimé que le Groupe de travail pourrait examiner s'il fallait indiquer, à l'alinéa a), le délai dans lequel le destinataire était obligé de prendre livraison. On a toutefois signalé qu'une telle précision risquait d'être particulièrement problématique en cas de retard de livraison. En réponse à la question de savoir si l'alinéa a) i) était utile étant donné que la définition du terme "porteur" dans le projet d'article 1-12 faisait déjà référence à un document "dûment transmis par endossement", on a expliqué que cet alinéa visait les documents dits "à ordre" qui permettaient l'endossement au profit d'autres personnes et que le porteur devrait en pareil cas être tenu de démontrer qu'il était la dernière personne au profit de laquelle le document avait été endossé. Enfin, il a été estimé que les mots "selon le cas" dans le chapeau de l'alinéa a) étaient peut-être superflus.

Alinéa b)

44. Il a été proposé de remplacer, à l'alinéa b), les mots "le transporteur refuse de livrer" par "le transporteur peut refuser de livrer" car, dans certaines situations, le transporteur pourrait décider de ne pas livrer les marchandises même si les conditions de l'alinéa a) avaient été remplies, par exemple du fait d'autres relations contractuelles qu'il pourrait avoir. À cela on a objecté que la première formulation (à savoir "refuse de livrer") avait été choisie pour clarifier et renforcer la position du transporteur lorsque les conditions de l'alinéa a) n'avaient pas été remplies et que les mots "peut refuser" dilueraient cet effet. Le Groupe de travail n'a pas adopté cette proposition de modification.

Alinéa c)

45. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il était convenu à sa dix-neuvième session d'insérer, dans le projet d'article 40, un paragraphe supplémentaire prévoyant que, si le transporteur n'indiquait pas dans les données du contrat le nombre d'originaux du document de transport négociable en cas d'émission de plusieurs originaux, le document de transport serait réputé avoir indiqué qu'un seul original avait été émis (voir A/CN.9/621, par. 296). En conséquence, afin d'éviter toute confusion avec ce principe, il a été proposé de modifier le début de l'alinéa c) en y insérant les mots "Si le document de transport négociable indique que plusieurs originaux...", le reste de l'alinéa demeurant inchangé.

46. Il a toutefois été rappelé au Groupe de travail que la pratique consistant à émettre plusieurs originaux d'un document de transport négociable, jugée malavisée, avait été déconseillée. On a estimé qu'au lieu de continuer de se référer à cette pratique dans le projet de convention, ce qui risquait de l'encourager ou de la cautionner, il faudrait supprimer toute mention qui en était faite. Cette idée a bénéficié d'un certain appui. Selon une autre proposition, si le Groupe de travail estimait qu'il faudrait conserver les dispositions relatives à cette pratique, il faudrait modifier le projet d'article 36 pour y indiquer que le chargeur était en droit de demander plusieurs originaux du document de transport négociable.

47. Le Groupe de travail a été invité à examiner le principe qui sous-tendait sa décision d'ajouter au projet d'article 40 un paragraphe supplémentaire indiquant ce qu'il adviendrait juridiquement si le transporteur ne mentionnait pas le nombre d'originaux du connaissement dans les données du contrat. On a notamment fait remarquer que l'absence d'une telle mention constituait une faute du transporteur. Or, une disposition selon laquelle, en pareil cas, un seul original serait réputé émis avantagerait celui-ci au détriment des personnes ayant un droit sur les marchandises. En outre, une telle disposition contraindrait le Groupe de travail à revoir d'autres dispositions du projet de convention, telles que la règle selon laquelle tous les originaux doivent être présentés pour faire valoir le droit de contrôle en vertu du projet d'article 53-2 b).

48. Le Groupe de travail a donc envisagé quatre solutions possibles concernant la proposition d'ajout à l'alinéa c) et la décision qu'il avait prise à sa dix-neuvième session sur les conséquences juridiques du défaut d'indication du nombre d'originaux dans les données du contrat, à savoir:

a) Confirmer la décision qu'il avait prise à sa dix-neuvième session et insérer le texte proposé à l'alinéa c);

b) Conserver l'alinéa c) en l'état et revenir sur la décision qu'il avait prise à sa dix-neuvième session;

c) Insérer le texte proposé à l'alinéa c) et exclure son application dans les cas où le nombre d'originaux n'est pas indiqué sur le document de transport négociable, tout en revenant sur la décision qu'il avait prise à sa dix-neuvième session; ou

d) Supprimer toutes références faites dans le projet de convention à l'utilisation de plusieurs originaux du document de transport négociable.

49. La première solution mentionnée au paragraphe 48 ci-dessus a bénéficié d'un certain soutien au sein du Groupe de travail. Il a été noté que le projet de convention ne sanctionnait pas l'absence des autres données du contrat exigées par le projet d'article 37 et que l'inclusion proposée dans le projet d'article 40 d'une telle disposition au cas où le nombre d'originaux du document de transport négociable n'était pas indiqué aurait, à cet égard, un caractère exceptionnel.

50. Le Groupe de travail a toutefois fermement appuyé la troisième solution qui figure au paragraphe 48 ci-dessus, à savoir, insérer le texte proposé pour l'alinéa c) tout en revenant sur la décision qu'il avait prise à sa dix-neuvième session de sanctionner l'absence d'indication du nombre d'originaux du document de transport négociable dans les données du contrat.

Conclusions du Groupe de travail concernant les alinéas a), b) et c) du projet d'article 49:

51. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver tel quel l'alinéa a);
- De conserver tel quel l'alinéa b);
- De modifier le texte de l'alinéa c) en remplaçant le début de la première phrase par: "Si le document de transport négociable indique que plusieurs originaux..."; et
- De revenir sur la décision qu'il avait prise à sa dix-neuvième session (voir A/CN.9/621, par. 296) et de ne pas ajouter de nouvel alinéa dans le projet d'article 40 concernant les conséquences juridiques de l'absence d'indication, par le transporteur, du nombre de connaissements originaux dans les données du contrat.

Alinéas d), e), f) et g)

52. On a fait observer que le mécanisme prévu aux alinéas d), e), f) et g) du projet d'article 49 était destiné à régler le problème que posait actuellement la livraison des marchandises sans présentation du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable. Il a été noté, comme cela avait été dit lors des sessions précédentes, qu'il s'agissait d'un problème structurel tenant aux conditions du contrat de vente sous-jacent et à la durée des voyages actuels, et qu'il se posait fréquemment dans certains secteurs comme le secteur pétrolier. Il a été dit que l'ensemble du mécanisme visé dans ces alinéas reposait sur la faculté qu'avait aujourd'hui le transporteur de communiquer avec le porteur, où que l'un et l'autre se trouvent, et qu'il incombait donc au transporteur de rechercher la partie contrôlante ou le chargeur afin d'obtenir des instructions pour la livraison.

53. L'avis selon lequel l'établissement d'un tel système compromettrait le système traditionnel du connaissement en institutionnalisant la pratique regrettable de la livraison sans présentation du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable a bénéficié d'un certain soutien. Le point de vue contraire a cependant été exprimé, à savoir que ces dispositions visaient au contraire à restaurer autant que possible la valeur et l'intégrité du système traditionnel du connaissement.

54. Il a été reconnu dans l'ensemble que le système établi par les alinéas d), e), f) et g) du projet d'article 49 avait pour but, dans ces situations, de protéger tant le transporteur que le tiers acquéreur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable. Le texte de ces alinéas, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.94, a bénéficié d'un certain soutien au sein du Groupe de travail. Il y a cependant eu aussi diverses propositions que le Groupe de travail a entrepris d'examiner, visant à abrégier le projet d'article ou à modifier ses alinéas.

Suppression proposée

55. À l'appui d'une proposition de suppression des alinéas d), e), f) et g) du projet d'article 49, on a fait observer que, lus conjointement, les alinéas d), e) et f) autorisaient le transporteur, dans certaines circonstances, à livrer les marchandises à une personne autre que le porteur d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable. On a fait valoir que cette possibilité, qui n'était peut-être pas idéale, répondait à un besoin pratique important dans les transports maritimes modernes. Le système établi par ces trois alinéas a été soutenu, mais il a été noté que la protection des tiers porteurs d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable qui agissaient de bonne foi, comme ceux protégés par l'application de l'alinéa g), était une préoccupation tout aussi urgente. On a dit qu'il y avait une contradiction entre, d'une part, les alinéas d), e) et f) et, d'autre part, l'alinéa g), non seulement si l'on considérait les intérêts protégés, mais aussi la manière dont ils étaient formulés.

56. En conséquence, il a été proposé de supprimer totalement les alinéas d), e), f) et g) du projet d'article 49 et de s'en remettre entièrement au droit interne pour régler la question de la livraison des marchandises sans présentation du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable (voir A/CN.9/WG.III/WP.99). Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien au sein du Groupe de travail.

Suppression de l'alinéa g) et ajout à l'alinéa f)

57. Une autre proposition concernant les alinéas f) et g) du projet d'article 49 a été de supprimer l'alinéa g) et d'ajouter à l'alinéa f) "ou une indemnisation pour le défaut de livraison des marchandises" après "autres que le droit de demander la livraison des marchandises" (voir A/CN.9/WG.III/WP.87). Cet ajout, a-t-on expliqué, protégerait les transporteurs contre les demandes de réparation pour le préjudice résultant du défaut de livraison. En outre, la suppression de l'alinéa g) était destinée à protéger les transporteurs face au risque de voir leur responsabilité engagée dans l'éventualité de ce que l'on appelle une "deuxième livraison", où le tiers de bonne foi devenu porteur après la livraison acquiert l'ensemble des droits incorporés dans le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable, y compris le droit de demander livraison. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien. On a cependant fait observer que la seule suppression de cet alinéa ne suffirait peut-être pas à éliminer le risque auquel est exposé le transporteur, qui pourrait encore être tenu responsable, du fait de la livraison des marchandises conformément aux instructions reçues de la partie contrôlante ou du chargeur en vertu des alinéas d) et e).

Ajouts à l'alinéa g) et au projet d'article 50-2

58. Une autre proposition a été faite au Groupe de travail visant à protéger les transporteurs contre le risque de voir leur responsabilité engagée dans les cas où un acquéreur de bonne foi d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable leur demandait une "deuxième livraison" des marchandises (voir A/CN.9/WG.III/WP.95). On a fait observer que la pratique actuelle des transporteurs face à des demandes de livraison faites en l'absence du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable consistait à exiger du destinataire une lettre de garantie souvent accompagnée d'une garantie bancaire. On a toutefois indiqué que cette procédure était contraignante pour le transporteur et coûteuse pour le destinataire, en particulier du fait que la garantie bancaire devait souvent couvrir une somme élevée. Si l'on a jugé que le mécanisme prévu par le projet d'article 49 pour traiter des cas de non-présentation marquait un progrès, on a exprimé des réticences à l'idée d'exposer le transporteur, lequel n'était pas fautif, au risque d'être tenu responsable à l'égard de tiers porteurs.

59. La solution proposée à ce problème comportait deux volets, à savoir:

- Ajouter à l'alinéa g) du projet d'article 49 une deuxième phrase ainsi libellée:

Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour savoir si la livraison des marchandises a eu lieu ou non, il est présumé que le porteur, au moment où il a acquis cette qualité, avait ou aurait pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison des marchandises.

- Ajouter au projet d'article 50-2 un nouvel alinéa f) ainsi libellé:

Aucune garantie raisonnablement exigée par le transporteur n'est constituée pour protéger celui-ci contre le risque de devoir livrer les marchandises à une personne autre que celle à laquelle il a instruction de les livrer conformément à l'article 49, alinéa d).

60. Cette proposition a été appuyée au sein du Groupe de travail.

Amélioration de la proposition concernant l'alinéa g) et le projet d'article 50-2

61. Bien que l'on ait considéré que la proposition présentée ci-dessus au paragraphe 59 représentait un pas en avant vers une solution au problème de la non-présentation tout en protégeant le transporteur et les tiers, il a été suggéré de lui apporter deux améliorations. Premièrement, puisque les instructions que le transporteur sollicitait de la partie contrôlante ou du chargeur conformément aux alinéas d) et e) pouvaient engager sa responsabilité en vertu des alinéas f) et g), on a estimé qu'il faudrait lui accorder expressément dans le projet d'article 49 le droit d'exercer une action récursoire contre ces derniers. Deuxièmement, on a estimé que ce droit, une fois établi, pouvait être complété dans le projet d'article par l'obligation faite au destinataire de fournir une garantie raisonnable au transporteur. Enfin, on a considéré qu'il vaudrait mieux placer les dispositions relatives à l'indemnisation et à la garantie dans le projet d'article 49, plutôt que dans le projet d'article 50, ce qui éviterait de devoir ajouter au projet d'article 50-2 le nouvel alinéa f) proposé au paragraphe 59 ci-dessus.

62. Le Groupe de travail a appuyé la proposition formulée plus haut au paragraphe 59 avec les améliorations suggérées ci-dessus.

Autre proposition

63. Il a en outre été proposé au Groupe de travail de s'inspirer éventuellement de l'approche adoptée dans le projet d'article 47 (documents de transport non négociables devant être remis) pour régler le problème auquel il était confronté. Il a notamment été suggéré de limiter l'application des alinéas d), e), f) et g) aux cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable dans lequel il était indiqué que les marchandises représentées par le document pouvaient être livrées sans que ce dernier soit présenté. Une telle approche, a-t-on jugé, suffirait pour prévenir le porteur que, dans certains cas, la livraison pouvait être effectuée à une autre personne. Pour mettre en œuvre cette suggestion, il a été proposé que les alinéas d), e), f) et g) soient précédés de la formule suivante: "S'il est indiqué au recto d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit présenté, les règles suivantes s'appliquent:".

64. Cette suggestion a suscité un certain intérêt, bien que l'on ait conseillé la prudence à propos de l'admission de documents électroniques ou non qui, en toute rigueur, n'entraient pas dans les catégories "négociable" ou "non négociable" du projet de convention et risquaient de former une catégorie secondaire de documents négociables de moindre valeur. Cependant, afin de faciliter les discussions futures, le Groupe de travail est convenu d'inclure la teneur de cette proposition dans une note de bas de page accompagnant le texte du projet de convention de sorte que les délégations puissent en examiner les implications.

Autres propositions rédactionnelles concernant l'alinéa d)

65. Il a été fait observer que les alinéas d) et e) ne donnaient pas de réponse claire à la question de savoir si le transporteur pouvait refuser d'exécuter les instructions de la partie contrôlante ou du chargeur. On a estimé que son obligation d'exécuter ces instructions devrait être soumise aux mêmes conditions que celles énoncées dans le projet d'article 54, à savoir:

- Que les instructions pouvaient raisonnablement être exécutées selon leurs termes; et
- Que les instructions ne gênaient pas les activités normales du transporteur.

66. Il a également été proposé de revoir le texte du projet de convention afin d'assurer la cohérence dans l'emploi des termes "partie contrôlante" et "porteur". Cette proposition a été appuyée.

Conclusions du Groupe de travail concernant les alinéas d), e), f) et g) du projet d'article 49:

67. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail est convenu:

- Que les alinéas d), e), f) et g) devraient être conservés;

- Que la proposition formulée au paragraphe 59 ci-dessus et dans le document A/CN.9/WG.III/WP.95 devrait être mise en œuvre dans le texte du projet de convention, à l’exception de la suggestion d’ajouter l’alinéa f) au projet d’article 50-2;
- Que le Secrétariat devrait apporter à la proposition susmentionnée les améliorations suggérées au paragraphe 61 ci-dessus; et
- Que la proposition énoncée aux paragraphes 63 et 64 ci-dessus devrait apparaître sous forme de note de bas de page accompagnant le texte du projet de convention.

Projet d’article 50. Marchandises restant non livrées

68. Il a été rappelé au Groupe de travail que l’ancien projet d’article 50 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 avait été supprimé et son contenu inséré dans le projet d’article 50 du document A/CN.9/WG.III/WP.81 compte tenu de ses délibérations à sa dix-septième session (A/CN.9/594, par. 90 à 93).

Paragraphes 1 et 2

69. Il a été estimé que la faculté de faire vendre les marchandises, conférée au transporteur par l’alinéa c) du paragraphe 1, risquait d’être très préjudiciable aux personnes ayant un droit sur celles-ci. Aussi un certain soutien a-t-il été exprimé en faveur de la proposition visant à exiger l’expiration d’un délai de soixante jours avant qu’un transporteur ne puisse exercer cette faculté, sauf dans le cas de marchandises périssables ou de marchandises ne pouvant être conservées pour d’autres raisons.

70. Le Groupe de travail est convenu, dans son ensemble, qu’il importait de prévoir des mesures de protection garantissant la régularité de tout acte de disposition des marchandises susceptible d’être accompli par le transporteur en application du projet d’article. On a cependant fait observer que l’alinéa c) du paragraphe 1 faisait déjà expressément référence aux prescriptions de la loi nationale, prescriptions qui ne pouvaient toutes être reproduites dans le projet de convention. Le Groupe de travail devait, a-t-on dit, se garder d’inclure, dans ce dernier, une mesure de protection déterminée, comme l’obligation de respecter un délai, sans inclure d’autres mesures de cette nature prévues dans certaines lois nationales. Il est donc convenu de ne pas fixer de délai dans cet alinéa.

71. On a demandé si le transporteur devrait être libre de décider quand la destruction des marchandises se justifiait ou s’il ne fallait autoriser une telle mesure que dans des cas particuliers devant être mentionnés dans le projet de convention. On a répondu en faisant observer que le projet de paragraphe 1 exigeait déjà que les actes du transporteur revêtent un “caractère raisonnable” et qu’il serait préférable de laisser à la loi nationale tout le soin de déterminer les conséquences que pourraient entraîner des mesures déraisonnables de la part du transporteur au lieu d’essayer de recenser toutes les situations imaginables susceptibles de justifier la destruction des marchandises.

72. Il a été proposé de supprimer la formule “sauf convention contraire et” du paragraphe 1 au motif qu’elle risquait d’être source d’abus et que les petits chargeurs auraient rarement la possibilité de conclure une convention contraire avec

les transporteurs. Il importait davantage, a-t-on estimé, d'indiquer explicitement les cas où un transporteur serait autorisé à vendre ou à détruire les marchandises. Selon l'avis contraire, en tant qu'instrument régissant les relations commerciales et non la protection des consommateurs, le projet de convention devait respecter la liberté contractuelle sur ce point. Néanmoins, après avoir examiné les opinions exprimées, le Groupe de travail a convenu de supprimer cette formule du projet de paragraphe.

73. Le Groupe de travail a accepté la proposition d'inverser l'ordre des paragraphes 1 et 2 pour placer la définition de la notion de marchandises "réputées non susceptibles d'être livrées" avant le dispositif lui-même.

74. On a fait observer que le paragraphe 1 parlait de marchandises "non livrées" ("undelivered") et le paragraphe 2 de marchandises "non susceptibles d'être livrées" ("undeliverable"). On a suggéré de revoir le texte afin de déterminer si la même expression devrait être employée dans les deux paragraphes.

Conclusions du Groupe de travail concernant les paragraphes 1 et 2 du projet d'article 50:

75. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte du projet d'article 50 sous réserve:

- D'inverser l'ordre des paragraphes 1 et 2;
- De supprimer les mots "sauf convention contraire et" du chapeau du paragraphe 1; et
- De prier le Secrétariat de comparer l'emploi des expressions "non livrées", au paragraphe 1, et "non susceptibles d'être livrées", au paragraphe 2, de manière à déterminer s'il faudrait employer la même dans les deux cas.

Paragraphes 3 à 5

76. Il a été proposé d'insérer la "partie à aviser" avant le destinataire, dans la liste des personnes à avertir de l'arrivée des marchandises au lieu de destination. Cette proposition n'a pas été appuyée.

77. L'idée d'exiger au paragraphe 3 que la notification soit faite, non pas suffisamment à l'avance, mais 14 jours à l'avance, a été fortement appuyée. Cette proposition a cependant aussi suscité de très vives objections. Ainsi, on a fait valoir que la fixation d'un délai déterminé conviendrait peut-être pour de longues étapes maritimes mais serait moins appropriée pour des parcours maritimes courts, dont certains pouvaient durer quelques jours seulement. De plus, a-t-on dit, le fait d'obliger le transporteur à garder les marchandises non livrées pendant 14 jours avant de pouvoir en disposer risquait de se révéler particulièrement coûteux voire d'entraîner une accumulation de marchandises stockées dans les terminaux portuaires.

78. On a noté, pendant le débat, qu'il était difficile de savoir à la lecture du projet de paragraphe 3 si la notification prévue était adressée après l'arrivée des marchandises au lieu de destination ou en prévision de leur arrivée. On a expliqué que, dans le contexte considéré, il s'agissait logiquement d'une notification annonçant que les marchandises étaient arrivées et non d'une notification préalable

adressée avant cette arrivée. Il a été proposé de préciser davantage la nature de la notification prévue.

79. Il a été suggéré de modifier le paragraphe 5 pour délimiter plus clairement la responsabilité du transporteur et pour ne pas faire peser sur lui une responsabilité continue lorsqu'il n'avait pas la possibilité de détruire ou de faire vendre les marchandises. Il a été proposé que le transporteur n'assume pas de responsabilité continue en cas de dommages subis par les marchandises, ou autre dommage ou préjudice découlant du fait que le destinataire n'en avait pas pris réception, dès lors qu'elles avaient été remises à une personne ou autorité compétente, à savoir un exploitant de terminal, une autorité publique ou une autre personne ou autorité indépendante qui en prenait soin. Cette proposition n'a pas été appuyée.

80. Il a été proposé de supprimer les mots "et que le transporteur savait ou aurait dû savoir que la perte ou le dommage résulterait du fait qu'il n'avait pas pris de telles mesures". Cette proposition n'a pas été suffisamment appuyée car il a été estimé que la disposition en question s'appliquait en cas de manquement de la part de la personne ayant un droit sur les marchandises et que, par conséquent, il ne fallait pas imposer une charge excessive au transporteur dans ces cas.

Conclusions du Groupe de travail concernant les paragraphes 3 à 5 du projet d'article 50:

81. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte des paragraphes 3 à 5 du projet d'article 50 sous réserve de préciser que la notification prévue dans le paragraphe 3 visait à annoncer que les marchandises étaient arrivées au lieu de destination.

Paragraphe 4

82. Il a été proposé de spécifier au paragraphe 4 le délai pendant lequel le transporteur devrait conserver le produit.

83. Le Groupe de travail est convenu de conserver ce paragraphe et de laisser à la loi nationale le soin de trancher la question du délai.

Projet d'article 51. Rétention des marchandises

84. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il était convenu à sa dix-septième session d'insérer dans le projet de convention une disposition sur la rétention des marchandises (voir A/CN.9/594, par. 114 à 117).

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 51:

85. Le Groupe de travail est convenu que le libellé du projet d'article 51 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Chapitre 11 – Droits de la partie contrôlante

86. Il a été proposé de remplacer le titre du chapitre par "Droit de contrôle", au motif que le titre actuel ne reflétait pas fidèlement l'essence du chapitre.

87. Le Groupe de travail est convenu de revenir sur le titre après avoir achevé l'examen des projets d'articles de ce chapitre.

Projet d'article 52. Exercice et étendue du droit de contrôle

88. Il a été rappelé au Groupe de travail que le projet d'article 52 avait été modifié à l'issue de son dernier examen de cette disposition à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 10 à 16).

89. Le Groupe de travail est convenu que le libellé du projet d'article 52 était acceptable.

Projet d'article 53. Identité de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle

Paragraphe 1 b)

90. Le Groupe de travail a examiné le projet d'article 53 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. On a dit que, dans la version anglaise, le paragraphe 1 b) ne précisait pas quelle était la partie à aviser. Il a été répondu que le mot "its" indiquait déjà qu'il s'agissait en l'occurrence du transporteur.

Paragraphe 2 "[disposant] [indiquant] [précisant]"

91. Le Groupe de travail a examiné ensuite les trois variantes proposées dans le chapeau du paragraphe 2. De l'avis général, il convenait de suivre l'approche retenue par le Groupe de travail pour le chapeau du projet d'article 47 afin d'assurer la cohérence dans le projet de convention.

Paragraphe 3

92. Il a été suggéré, dans un souci de cohérence, que les alinéas b) et c) du paragraphe 3 reflètent aussi l'approche adoptée à l'alinéa c) du projet d'article 49 concernant l'émission de plusieurs originaux d'un document de transport négociable. Ces alinéas, a-t-on estimé, devraient eux aussi s'appliquer uniquement lorsque le document de transport négociable indiquait expressément que plusieurs originaux avaient été émis. À cela on a objecté que les deux dispositions n'avaient pas la même finalité. Dans l'alinéa c) du projet d'article 49, en cas d'émission de plusieurs originaux du document de transport négociable, le transporteur qui livrait les marchandises au porteur de l'un des originaux était dégagé de toute responsabilité à l'égard des porteurs éventuels des autres originaux. Dans le contexte du paragraphe 3 du projet d'article 53, en revanche, le transfert du droit de contrôle à un tiers risquerait de porter atteinte aux droits du porteur des autres originaux, du fait que le porteur qui acquiert des droits de bonne foi est généralement protégé par le projet de convention. Le Groupe de travail a donc été instamment prié d'examiner attentivement s'il était souhaitable d'aligner entièrement le paragraphe 3 du projet d'article 53 sur l'alinéa c) du projet d'article 49.

Paragraphe 5

93. Il a été proposé de supprimer les mots "conformément à la présente convention" du paragraphe 5, au motif qu'ils laissaient entendre que le droit de

contrôle ne s'éteindrait pas, bien que les marchandises aient été effectivement livrées, si pour une raison quelconque cette livraison n'était pas pleinement conforme au contrat de transport. Le maintien du droit de contrôle malgré la livraison effective a été jugé anormal et incompatible avec le paragraphe 2 du projet d'article 52, qui limitait l'existence du droit de contrôle à "toute la durée de la responsabilité du transporteur". Cette proposition a été soutenue, de même qu'une autre proposition tendant à supprimer tout le paragraphe 5 jugé redondant à la lumière du paragraphe 2 du projet d'article 52.

94. En réponse à ces propositions, on a fait remarquer qu'il pourrait en fait être nécessaire, dans certaines situations, de préserver les droits d'une partie contrôlante, même après que la livraison avait effectivement eu lieu. Le transporteur pourrait par exemple livrer les marchandises contre présentation d'une lettre de garantie parce que la personne demandant la livraison était dans l'incapacité de remettre le document de transport négociable. Une telle livraison n'était pas prévue par le projet de convention, et il ne faudrait pas que le porteur légitime du document de transport soit privé en pareil cas de son droit de contrôle, car les voies de droit dont il disposait pourraient alors se trouver limitées. Le Groupe de travail a donc été instamment prié d'examiner attentivement cette éventualité avant d'accepter de supprimer les mots "conformément à la présente Convention" ou le paragraphe 5 du projet d'article 53 dans sa totalité.

Paragraphe 6

95. Il a été rappelé que le paragraphe 6 du projet d'article 53 avait été légèrement modifié à la suite de la décision prise par le Groupe de travail lors de son dernier examen de la disposition à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 42 à 45). À l'issue de la discussion sur l'articulation du paragraphe 6 du projet d'article 53 avec le projet d'article 60, et l'ensemble du chapitre 12, il a été convenu d'aborder la question lorsque le projet d'article 60 et le chapitre 12 seraient examinés (voir par. 122 à 124 ci-dessous).

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 53:

96. Le Groupe de travail est convenu que:

- Le texte du paragraphe 1 du projet d'article 53, tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, était acceptable;
- Les deux variantes "[disposant]" et "[indiquant]" devraient être maintenues entre crochets dans le chapeau pour être examinées ultérieurement, tandis que la troisième, "[précisant]", devrait être supprimée;
- Le Secrétariat devrait examiner le texte des alinéas b) et c) du paragraphe 3 du projet d'article 53 avec l'alinéa c) du projet d'article 49 pour voir s'il serait souhaitable d'aligner ces dispositions et dans quelle mesure;
- Le texte du paragraphe 5 du projet d'article 53 devrait être placé entre crochets jusqu'à ce qu'il puisse être vérifié que sa suppression ne nuit pas à la substance du projet d'instrument. Il faudrait aussi examiner s'il serait possible de supprimer uniquement les derniers mots du paragraphe, à savoir "conformément à la présente Convention".

Projet d'article 54. Exécution des instructions par le transporteur*Paragraphe 2*

97. Il a été proposé d'ajouter le mot "diligente" après "exécution" dans le paragraphe 2 du projet d'article 54 afin d'équilibrer les droits des parties concernées. Il a été noté qu'il était nécessaire de qualifier d'une certaine manière l'exécution des instructions afin que la partie contrôlante ne soit pas responsable des dépenses supplémentaires ou du dommage attribuables au défaut de diligence du transporteur dans l'exécution des instructions. Cette proposition a été largement soutenue.

98. Il a été proposé de supprimer le texte placé entre crochets au paragraphe 2 du projet d'article 54, car le Groupe de travail, à sa dix-neuvième session, avait décidé de supprimer toutes les références à la responsabilité du chargeur en cas de retard (voir A/CN.9/621, par. 177 à 184). Dans la logique de cette décision, il fallait donc supprimer ce texte étant donné que le chargeur et la partie contrôlante étaient souvent la même personne. La proposition a été largement acceptée. Certains ont toutefois nuancé leur soutien en faisant observer que la suppression de la référence à la responsabilité en cas de retard, au paragraphe 2 du projet d'article 54, ne signifiait pas que cette responsabilité ne naîtrait pas car ledit paragraphe traitait du droit qu'a le transporteur d'obtenir réparation auprès de la partie contrôlante, le transporteur lui-même restant responsable en cas de retard en vertu du projet de convention.

99. Au cours de cette discussion, l'avis a été exprimé que le paragraphe 2 du projet d'article 54 exposait la partie contrôlante à une responsabilité potentiellement importante. C'est pourquoi, il a été suggéré que le Groupe de travail envisage les moyens de restreindre ce risque, par exemple en limitant la responsabilité de la partie contrôlante, dans le paragraphe 2, aux dépenses additionnelles ou à la responsabilité prévisibles. Le Groupe de travail est convenu dans son ensemble que l'insertion du mot "raisonnable" après "dépense additionnelle" permettrait de protéger effectivement la partie contrôlante contre les demandes de remboursement exorbitantes. Par contre, les avis ont été partagés quant à une éventuelle limitation de l'obligation de la partie contrôlante d'indemniser le transporteur de toute perte ou tout dommage qu'il pourrait subir du fait de l'exécution des instructions.

100. Le Groupe de travail a été invité à examiner les moyens qui permettraient de fixer une telle limite. Il a été proposé d'ajouter des mots tels que "raisonnablement prévisibles" après "tout préjudice ou tout dommage" ou de faire obligation au transporteur d'aviser ou d'avertir la partie contrôlante de l'ampleur possible de la perte ou du dommage qu'il pourrait subir en exécutant les instructions. Ces propositions ont toutefois fait l'objet d'un certain nombre d'objections au cours des discussions du Groupe de travail. Il a été dit que l'insertion d'une limitation de ce type serait contraire à la nature du paragraphe 2 du projet d'article 54, qui prévoyait une obligation d'indemnisation à titre récursoire de la partie contrôlante et non une responsabilité indépendante de cette dernière. Il a aussi été noté à cet égard que dans la mesure où il serait demandé à la partie contrôlante d'indemniser le transporteur pour les réparations que ce dernier aurait eu à payer aux autres chargeurs en vertu du projet de convention, ces paiements ne pourraient pas être considérés comme étant entièrement imprévisibles pour la partie contrôlante. Il a en outre été dit que toute limitation au moyen d'une exigence de prévisibilité signifierait que le

transporteur aurait à supporter la perte ou le dommage qui dépasserait le montant initialement prévu par la partie contrôlante, solution qui n'a pas été jugée équitable. Dans le même ordre d'idées, le transporteur ne devrait pas avoir la charge d'anticiper tous les types possibles de perte ou de dommage pouvant découler des instructions de la partie contrôlante, et il ne devrait pas être pénalisé par l'obligation de prendre à sa charge le dommage ou la perte effectivement subis uniquement parce qu'il n'avait pas été en mesure de les prévoir en examinant les instructions.

101. Après avoir examiné les différents points de vue exprimés, le Groupe de travail est convenu qu'il serait préférable de s'abstenir de soumettre l'obligation de la partie contrôlante d'indemniser le transporteur en vertu du paragraphe 2 du projet d'article 54 à une exigence de prévisibilité.

Paragraphe 4

102. Il a été proposé de conserver le texte placé entre crochets au paragraphe 4 du projet d'article 54 et de supprimer les crochets. Cette différence d'approche par rapport à la décision prise par le Groupe de travail à propos du même passage au paragraphe 2 se justifiait par le fait que le paragraphe 4 traitait de la responsabilité propre du transporteur en cas de retard alors que le paragraphe 2 avait été conçu pour rendre indirectement la partie contrôlante responsable du retard. La suppression des crochets et le maintien du texte, qui conférerait une plus grande sécurité juridique en indiquant clairement que les articles 17 à 23 s'appliquaient aussi à la responsabilité du transporteur au paragraphe 4 du projet d'article 54, ont bénéficié d'un large soutien.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 54:

103. Le Groupe de travail est convenu que:

- Le mot “raisonnable” devrait être inséré après “dépense additionnelle” dans le paragraphe 2;
- Le mot “diligente” devrait être inséré après “exécution” dans le paragraphe 2;
- Le texte placé entre crochets dans le paragraphe 2 devrait être supprimé; et
- Le texte placé entre crochets dans le paragraphe 4 devrait être conservé et les crochets supprimés.

Projet d'article 55. Marchandises réputées livrées

104. On s'est inquiété de ce que le projet d'article 55 faisait référence au chapitre 10. On s'est demandé si l'obligation de notifier l'arrivée des marchandises devait s'appliquer dans les cas où la livraison était effectuée selon les instructions de la partie contrôlante. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article était acceptable quant au fond.

Projet d'article 56. Modifications du contrat de transport

105. On a fait observer que le paragraphe 2 du projet d'article 56 exigeait que les modifications au contrat de transport soient mentionnées sur un document de

transport négociable ou incorporées dans un document électronique de transport négociable, alors que leur mention ou incorporation sur un document de transport non négociable ou dans un document électronique de transport non négociable était laissée au choix de la partie contrôlante. On a exprimé la crainte que l'expression "au choix de" ne soit pas très claire et il a été proposé de la supprimer de manière à appliquer le même traitement aux documents négociables et non négociables. Cette proposition n'a pas été acceptée car les documents de transport non négociables et les documents électroniques de transport non négociables étaient, non pas le seul moyen, mais un moyen parmi d'autres, de prouver le contrat de transport. Les soumettre au même traitement que les documents de transport négociables et les documents électroniques de transport négociables reviendrait à renforcer inutilement leur statut et à s'exposer à des difficultés pratiques lorsqu'il s'agirait de les récupérer pour y insérer les modifications. De plus, a-t-on signalé, le transporteur avait toujours la possibilité d'émettre de nouveaux documents non négociables s'il le souhaitait. La proposition de remplacer les mots "au choix de" par "à la demande de" a en revanche été appuyée par le Groupe de travail.

106. À la question de savoir si le paragraphe 2 du projet d'article 56 devrait aussi s'appliquer aux documents de transport non négociables devant être remis, le Groupe de travail a répondu par l'affirmative en précisant qu'ils devraient bénéficier du même traitement que les documents de transport négociables.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 56:

107. Le Groupe de travail est convenu:

- D'appliquer aux documents de transport non négociables devant être remis le même traitement que celui accordé aux documents de transport négociables au paragraphe 2 du projet d'article, et de prier le Secrétariat de modifier le texte en conséquence; et
- De remplacer, au paragraphe 2, les mots "au choix de la partie contrôlante" par "à la demande de la partie contrôlante".

Projet d'article 57. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur

108. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du projet d'article 57 sur la fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 60 à 64).

109. Il a été expliqué que le projet d'article 57 n'avait pas pour objet d'imposer une obligation supplémentaire aux personnes ayant un droit sur les marchandises mais de prévoir un mécanisme permettant au transporteur d'obtenir les informations, instructions et documents complémentaires dont il pourrait avoir besoin en cours de transport. On a noté que, si le projet d'article 29 était similaire en apparence, il énonçait une obligation différente, à savoir celle pour le chargeur de fournir des informations, instructions et documents en tant que condition préalable au transport des marchandises.

110. Il a également été expliqué au Groupe de travail que l'intention était d'instaurer un système par lequel le transporteur non seulement recevait des

instructions de la partie contrôlante conformément aux projets d'articles 52 et 53, mais pouvait également demander à celle-ci des informations, instructions ou documents conformément au projet d'article 57. Si de telles instructions, informations ou documents s'avéraient nécessaires durant le transport, cette disposition visait dans une certaine mesure à contraindre la partie contrôlante à reconnaître l'importance de son obligation envers le transporteur à cet égard.

111. Si, selon certains, il fallait laisser à la loi nationale le soin de définir les conséquences d'un manquement à l'obligation prévue dans le projet d'article 57, on a estimé que la solution pratique dans le cadre du projet de convention serait qu'en cas de perte ou de dommage causé par le fait que la partie contrôlante n'avait pas fourni les informations, instructions ou documents demandés, le transporteur se prévale du projet d'article 17-3 h) pour décliner toute responsabilité.

112. On a fait observer que le projet d'article 29 énonçait des obligations semblables à celles du projet d'article 57, mais qu'il visait le chargeur et non la partie contrôlante. Il a été suggéré, afin de faire ressortir clairement la différence entre l'objet du projet d'article 57 et celui du projet d'article 29, de réduire l'obligation pour la partie contrôlante de fournir "ces informations, instructions ou documents", par exemple en reformulant la disposition de sorte à autoriser plutôt le transporteur à demander les informations, instructions ou documents à la partie contrôlante. Cette suggestion n'a pas été acceptée par le Groupe de travail. D'autre part, bien qu'il ait été admis que les contextes différaient d'un projet d'article à l'autre, il a été proposé que le Secrétariat revoie les deux dispositions pour aligner l'approche suivie dans le projet d'article 57 sur celle du projet d'article 29, en ce qui concerne par exemple la fourniture d'informations "en temps utile". Cette proposition a été appuyée.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 57:

113. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver en l'état le texte du projet d'article 57; et
- De prier le Secrétariat d'envisager d'aligner le texte avec celui du projet d'article 29 relatif à l'obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents, en tenant compte de la différence de contexte entre les deux dispositions.

Projet d'article 58. Dérogation conventionnelle

114. Le texte de la disposition figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 a recueilli l'assentiment général au sein du Groupe de travail. Il a néanmoins été fait observer que, si ce dernier décidait de modifier ou de supprimer le projet d'article 53-5, il devrait alors corriger le projet d'article 58. On a aussi déclaré que, si le projet d'article 53-5 était supprimé, il ne suffirait peut-être pas, dans le projet d'article 58, de remplacer la référence à l'article "53, paragraphe 5" par une référence à l'"article 52, paragraphe 2". Le Secrétariat a été prié de prendre note de ces problèmes de rédaction.

Chapitre 12 – Transfert de droits

115. Il a été rappelé au Groupe de travail que son examen le plus récent du chapitre 12 sur le transfert de droits remontait à sa dix-septième session (voir A/CN.9/594, par. 77 et 78), à laquelle il était convenu que ce chapitre devrait être examiné à une date ultérieure, après des consultations. Le Groupe de travail n'avait pas examiné le texte depuis et il a été rappelé qu'une décision sur le sort de ce chapitre devait être prise.

116. Le Groupe de travail a été saisi, à cette fin, d'une proposition présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.96 et destinée à faciliter les discussions sur le devenir du chapitre. On a fait valoir qu'il commettrait une erreur en supprimant le chapitre entièrement sous prétexte que certaines de ses dispositions semblaient trop difficiles, trop controversées ou encore ne paraissaient pas assez mûres pour figurer dans le projet de convention. Il vaudrait mieux, pensait-on, conserver certaines des dispositions du chapitre car elles étaient utiles et nécessaires. Il a été proposé de garder le projet d'article 59 qui n'avait pas suscité de controverse au cours des précédentes lectures et qui présentait une grande importance technique pour le commerce électronique et, partant, pour assurer l'équivalence fonctionnelle avec les documents papier. En ce qui concerne le projet d'article 60, il a été jugé important d'en conserver les paragraphes 1 et 3 car ils avaient été relativement peu controversés lors des précédentes lectures et étaient particulièrement utiles pour clarifier la situation juridique de porteurs intermédiaires comme les banques. En revanche, le paragraphe 2 du projet d'article 60, estimait-on, pouvait être supprimé car il avait trait à la question délicate du transfert de responsabilités, laquelle ne semblait pas encore mûre pour être traitée dans le projet de convention. Enfin, il a été proposé de ne pas conserver le projet d'article 61, car il s'agissait d'une disposition problématique qui combinait loi applicable et dispositions de droit matériel.

117. Le maintien de certaines dispositions du chapitre 12 a été fermement appuyé au sein du Groupe de travail. Si la proposition présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.96 concernant les dispositions à retenir a été favorablement accueillie dans l'ensemble, un certain nombre de délégations ont jugé également important de conserver le paragraphe 2 du projet d'article 60 pour l'examiner plus avant.

Conclusions du Groupe de travail concernant le sort du chapitre 12:

118. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver le projet d'article 59 pour l'examiner plus avant;
- De conserver les trois paragraphes du projet d'article 60 pour les examiner plus avant; et
- De supprimer le projet d'article 61.

Projet d'article 59. Cas où un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable est émis

119. Il a été demandé si l'emploi, au paragraphe 2, des mots "que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une personne désignée" était approprié pour parler de

documents électroniques de transport négociables. Le Groupe de travail a néanmoins approuvé le texte du projet d'article 59.

Projet d'article 60. Responsabilité du porteur

Paragraphe 1

120. Lors de l'examen du texte du paragraphe 1 du projet d'article 60, l'avis a été exprimé que les mots "et qui n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport", s'ils n'étaient pas faux, n'en risquaient pas moins d'être perçus négativement et devraient donc être supprimés. À cela, il a été répondu que la disposition deviendrait trop vague si les mots en question étaient supprimés. Il a par ailleurs été dit qu'en cas de suppression des mots, la disposition aurait involontairement pour effet d'empêcher d'une manière générale l'application de la loi nationale en ce qui concerne la responsabilité des porteurs. Il a également été suggéré, afin d'apaiser les craintes auxquelles la proposition de suppression visait à répondre, qu'un titre plus neutre soit adopté pour la disposition, par exemple "situation du porteur".

121. Le Groupe de travail a généralement approuvé le texte du paragraphe 1 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

Paragraphe 1 et relation avec le paragraphe 6 du projet d'article 53

122. On a fait observer que le paragraphe 1 du projet d'article 60 disposait que le porteur n'assumait aucune responsabilité en vertu du contrat de transport au seul motif qu'il avait la qualité de porteur, tandis que le paragraphe 6 du projet d'article 53 prévoyait qu'une personne ayant transféré le droit de contrôle sans l'avoir exercé était, lors de ce transfert, exonérée des responsabilités imposées à la partie contrôlante. Le texte du paragraphe 1 était, pensait-on, plus précis que celui du paragraphe 6.

123. Il a été proposé de modifier le texte du paragraphe 6 du projet d'article 53 pour l'aligner sur le libellé plus précis du paragraphe 1 du projet d'article 60, proposition qui n'a pas été acceptée, le Groupe de travail ayant décidé de supprimer purement et simplement le paragraphe 6 en question.

Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 1 du projet d'article 60 et le paragraphe 6 du projet d'article 53:

124. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver en l'état le texte du paragraphe 1 du projet d'article 60;
- De prier le Secrétariat d'examiner s'il était souhaitable de modifier le titre de la disposition en employant une expression du type "situation du porteur" ou autre similaire; et
- De supprimer le paragraphe 6 du projet d'article 53.

Paragraphe 2

125. Il a été précisé que, bien que la suppression du paragraphe 2 du projet d'article 60 soit proposée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.96 afin d'accélérer la négociation du projet de convention, la délégation à l'origine de cette proposition estimait néanmoins que le paragraphe considéré avait un rôle utile à jouer sur le

fond et devait être conservé. Il a également été indiqué que les questions traitées dans ce paragraphe permettaient une plus grande harmonisation dans le projet de convention. Ce dernier ayant déjà réussi à harmoniser les questions de transfert de droits, il était jugé normal que cette harmonisation soit également recherchée pour le transfert de responsabilités, comme le proposait le paragraphe 2. Aussi le maintien de ce paragraphe a-t-il été appuyé au sein du Groupe de travail.

126. D'un autre côté, la suppression du paragraphe a aussi été appuyée car celui-ci était trop controversé pour que le Groupe de travail puisse s'entendre rapidement sur son contenu en vue de l'achèvement du projet de convention. On a noté, en particulier, que l'idée, avancée dans le projet de disposition, que les responsabilités étaient incorporées dans le document de transport ou dans le document électronique de transport n'existait pas dans tous les systèmes juridiques et qu'il risquait d'être très difficile d'assurer une harmonisation acceptable sur ce point. On a exprimé l'avis que le maintien du paragraphe 2 pourrait faire hésiter certains pays à ratifier le projet de convention, ce qui serait malheureusement cher payé pour une disposition qui ne revêtait guère d'importance. Ce point de vue ferme a bénéficié d'un certain soutien.

127. En réponse, il a été déclaré que le paragraphe 1 indiquait déjà que le porteur assumait une certaine responsabilité et que le paragraphe 2 venait en fait limiter cette responsabilité potentielle aux obligations prévues dans le document de transport ou dans le document électronique de transport. De même, on a fait observer que la simple suppression du paragraphe 2 n'exonérerait pas nécessairement le porteur de toute responsabilité dans le cadre du projet de convention et que, si le Groupe de travail décidait de supprimer cette disposition, il devrait revoir de très près le projet de convention pour s'assurer qu'il n'y subsistait aucune règle imposant une responsabilité au porteur.

128. Malgré les divergences de vues concernant le traitement qui serait le plus approprié pour le paragraphe 2, tant les partisans de son maintien que les défenseurs de sa suppression ont été unanimes pour conclure que, indépendamment du sort de cette disposition, la première variante entre crochets était préférable. Celle-ci devrait donc être retenue sans les crochets et la seconde purement et simplement supprimée. S'agissant du libellé même, il a été demandé si, dans la première variante, il ne vaudrait pas mieux remplacer les mots "les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat" par "les responsabilités qui sont prévues dans ce contrat" pour bien montrer que le document de transport ou le document électronique de transport n'aurait pas pour effet d'imposer des responsabilités au porteur.

Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 60:

129. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver le texte du paragraphe 2 en le plaçant toutefois entre crochets pour montrer que les vues à son sujet ont divergé; et
- De conserver la première variante sans les crochets et de supprimer la seconde.

Paragraphe 3

130. Le Groupe de travail a dans son ensemble approuvé le texte du projet de paragraphe 3 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a cependant été demandé si les mots placés au début de ce paragraphe, “Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article [et de l’article 44]” étaient nécessaires. Il a été estimé, et cet avis a bénéficié d’un certain soutien, que ces mots semblaient inutiles, mais qu’il faudrait examiner le projet de convention pour vérifier si le texte ne contenait pas d’autres dispositions auxquelles ce paragraphe ne devrait pas s’appliquer, ce qui rendrait possible la suppression en question.

Conclusions du Groupe de travail concernant le paragraphe 3 du projet d’article 60:

131. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver le texte du paragraphe 3 sans les crochets; et
- D’examiner le projet de convention pour déterminer si les mots “Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article [et de l’article 44]” pouvaient être supprimés sans problème.

Projet d’article 61. Cas où aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable n’est émis

132. Si, de l’avis général, le projet d’article 61 devrait être supprimé, on a fait observer que les alinéas a), b) et c) étaient des dispositions sur la loi applicable qui posaient problème, tandis que l’alinéa d) était une disposition de droit matériel. Il a été demandé si ce dernier alinéa pouvait être conservé dans le projet de convention étant donné qu’il traitait du transfert de droits et de responsabilités du point de vue du droit matériel. À cela on a répondu que, s’il est vrai que l’alinéa d) ne concernait pas le droit international privé, il n’en demeurerait pas moins très controversé, en particulier son sous-alinéa iii) qui prévoyait que l’auteur et le bénéficiaire du transfert assumaient solidairement les responsabilités qui étaient liées au droit transféré. Aussi estimait-on que cet alinéa devait aussi être supprimé et éventuellement examiné dans le cadre de travaux futurs.

Chapitre 13 – Limites de responsabilité**Projet d’article 62. Limites de responsabilité**

133. Le Groupe de travail est passé à l’examen du texte du projet d’article 62 tel qu’il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

Commentaires généraux

134. Il a été rappelé au Groupe de travail qu’il avait jusqu’ici eu des échanges de vues généraux sur les limites de responsabilité. La nature préliminaire de ces discussions antérieures se traduisait par le fait que le paragraphe 1 du projet d’article n’indiquait pas encore de chiffres pour les limites de responsabilité du transporteur.

135. Il lui a aussi été rappelé, sous forme de commentaire général, qu’il était convenu à sa dix-huitième session (Vienne, 6-17 novembre 2006) que toute décision

concernant la limite de responsabilité devait être considérée comme un élément de l'équilibre général du régime de responsabilité prévu dans le projet de convention (A/CN.9/616, par. 171). Il a été suggéré, et cette suggestion a été appuyée, de ne pas dissocier l'examen de la limite de responsabilité du transporteur dans le paragraphe 1 du projet d'article 62 de celui de certaines autres dispositions du projet de convention, dont celles sur la procédure spéciale d'amendement de la limite de responsabilité du transporteur (projet d'article 99); le nombre de pays nécessaires pour l'entrée en vigueur de la convention (paragraphe 1 du projet d'article 97); les dispositions permettant à d'autres traités internationaux et à la loi nationale de s'appliquer à la responsabilité du transporteur en cas de dommages localisés (projet d'article 26 et texte envisagé pour le nouveau projet d'article 26 *bis* (voir A/CN.9/621, par. 189 à 192)); et la règle spéciale en cas de perte ou de dommage non localisé (paragraphe 2 du projet d'article 62).

Arguments en faveur de limites de responsabilité plus proches de celles des Règles de Hambourg

136. L'avis selon lequel le projet de convention devrait relever les limites de la responsabilité du transporteur, par rapport à celles prévues dans les Règles de La Haye-Visby, et les fixer à un niveau qui ne soit pas inférieur à celles des Règles de Hambourg (par exemple, 835 droits de tirage spéciaux (DTS) par colis ou 2,5 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées) a été largement et fermement appuyé. On a également soutenu l'opinion selon laquelle, près de trente ans après leur adoption, les limites de responsabilité des Règles de Hambourg elles-mêmes ne reflétaient plus les réalités du commerce et du transport international de sorte que le projet de convention devrait envisager de relever sensiblement les montants fixés dans les Règles, idéalement en portant la limite par colis à 1 200 DTS, ou au moins au niveau fixé dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980, à savoir 920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

137. Toujours à l'appui d'une augmentation, on a fait valoir que les limites de responsabilité dans le contexte du transport multimodal étaient bien plus élevées que celles établies pour le transport maritime dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby. On a expliqué que les transporteurs assurant un transport multimodal étaient généralement soumis à différentes limites de responsabilité (allant de 8,33 DTS par kilogramme pour le transport routier à 17 DTS par kilogramme pour le transport aérien). Puisque le projet de convention s'appliquait au transport de porte à porte, les limites de responsabilité prévues au paragraphe 1 du projet d'article 62 ne devraient pas être sensiblement inférieures à celles applicables aux autres modes de transport. Si les limites de responsabilité du transporteur n'étaient pas fixées à un niveau acceptable, par rapport aux autres modes de transport, certains pays risqueraient de ne pas adhérer au projet de convention, à moins qu'ils n'aient la possibilité d'appliquer des limites plus élevées en cas de perte ou de dommage non localisés ou survenant sur leur territoire, résultat dont on a reconnu qu'il serait contraire à l'objectif visé, qui était d'atteindre un degré élevé d'uniformité.

138. Il a été noté que la pratique répandue de la conteneurisation avait permis de transporter des marchandises bon marché dans des conteneurs à moindre coût.

Prétendre que les limites de responsabilité prévues dans les Règles de La Haye-Visby suffiraient pour couvrir la plupart des actions concernant les marchandises, dont la valeur moyenne serait inférieure aux limites fixées par les Règles, pourrait donc être une fausse piste dans la recherche d'une limite équitable pour la responsabilité du transporteur. Il a été souligné au contraire que les marchandises de grande valeur s'étaient enchériées avec le temps et que l'inflation avait aussi eu une incidence évidente sur la valeur des marchandises en général et entraîné une dépréciation des limites de responsabilité depuis l'adoption des conventions actuelles sur le transport maritime, qui avaient été négociées il y a plusieurs décennies. Il a été dit que la possibilité d'accroître la limite de responsabilité du transporteur par la déclaration de la valeur effective des marchandises n'était pas une option viable puisque les taux de fret ad valorem étaient dans certains cas prohibitifs et en tout cas trop élevés pour la plupart des chargeurs des pays en développement.

139. Il a également été observé qu'aujourd'hui un important volume de marchandises de grande valeur était transporté par mer, qui était pour beaucoup de pays l'unique voie qu'ils pouvaient emprunter pour le commerce extérieur. Une grande partie de ces marchandises (rouleaux de papier, automobiles, matériels lourds et éléments d'installations industrielles) n'étaient pas emballées pour le transport, de sorte que les limites de responsabilité pour le poids brut des marchandises transportées prévues par les Règles de La Haye-Visby étaient loin de garantir une indemnisation adéquate. Les renseignements obtenus auprès des assureurs de marchandises montraient que, dans la plupart des cas, ils prenaient à leur charge le coût des demandes d'indemnisation sans se retourner contre les assureurs du transporteur car les montants à recouvrer seraient insignifiants par rapport aux paiements effectués aux propriétaires des marchandises. Outre l'augmentation de la limite par colis, le Groupe de travail a été invité à envisager une augmentation substantielle des limites par poids brut des marchandises afin de les aligner sur les limites les plus élevées actuellement applicables au transport routier dans la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956 (CMR), à savoir 8,33 DTS par kilogramme de poids brut.

140. Il a aussi été soutenu qu'une augmentation des limites de responsabilité n'aurait probablement pas de conséquence majeure pour l'assurance responsabilité des transporteurs compte tenu du poids relativement faible de l'assurance dans les coûts du fret. Il a été indiqué que des études réalisées au moment où les Règles de Hambourg étaient entrées en vigueur avaient montré que l'augmentation des limites de responsabilité introduite par les Règles ne ferait varier, au plus, les taux de fret des transports de ligne régulière que de 0,5 % du taux de fret total. Dans certains pays, les limites de responsabilité pour le transport intérieur par mer avaient entre-temps été portées à 17 DTS par kilogramme de poids brut sans effet préjudiciable sur le secteur des transports.

141. On a dit aussi qu'en cas d'augmentation de la responsabilité du transporteur, une partie des risques pour lesquels les propriétaires de marchandises souscrivaient actuellement une assurance sur marchandises serait transférée à leurs assureurs. On a avancé que cela pourrait en soi éviter aux consommateurs d'avoir à supporter en définitive une augmentation des coûts du transport, car les mutuelles de protection et d'indemnisation ("P&I clubs"), dont l'efficacité était reconnue, pourraient offrir à

leurs membres une couverture étendue à des taux inférieurs à ceux que les compagnies d'assurance commerciales proposaient aux propriétaires de marchandises.

142. Il a en outre été rappelé au Groupe de travail que le principe d'une limite monétaire de la responsabilité du transporteur avait été introduit au début du XX^e siècle, à titre de compromis, dans l'objectif d'interdire la pratique par laquelle les transporteurs s'exonéraient unilatéralement de toute responsabilité en cas de perte ou d'endommagement des marchandises, alors que dans la plupart des lois nationales cette responsabilité n'était soumise à aucun plafond monétaire. En dehors du secteur des transports, très peu d'activités économiques avaient l'avantage d'une responsabilité limitée par la loi. Les transporteurs maritimes, quant à eux, bénéficiaient déjà d'une double limitation de leur responsabilité. En effet, la valeur des marchandises fixait déjà la limite de leur responsabilité totale, y compris pour toute perte ou tout dommage indirect causé par la perte ou l'endommagement des marchandises. Pour les marchandises d'une valeur importante, la responsabilité du transporteur était soumise en outre au plafond monétaire prévu par les lois ou les conventions internationales applicables. Le jeu combiné de ces règles privilégiait déjà les transporteurs par rapport aux autres entreprises commerciales et on a estimé qu'il faudrait en tenir compte pour définir des limites monétaires adéquates, que l'on ne devrait pas laisser stagner à un niveau préjudiciable aux propriétaires des marchandises.

143. Outre les aspects historiques et commerciaux, le Groupe de travail a été encouragé à considérer d'autres facteurs afin de déterminer la limite de responsabilité appropriée pour le transporteur. En particulier, il fallait, a-t-on dit, tenir compte de la nécessité de veiller à ce que le projet de convention puisse être largement accepté, en examinant soigneusement la limite fixée dans les conventions antérieures sur le transport maritime. On a estimé, et cette opinion a été appuyée, qu'il était préférable de trouver un juste milieu, ce qui exigerait peut-être d'augmenter les limites prévues dans les anciennes conventions maritimes. Jusqu'à présent, 33 pays avaient ratifié les Règles de Hambourg et plusieurs autres avaient aligné les limites de responsabilité prévues dans leurs lois nationales sur celles fixées dans ces Règles. On a estimé qu'il serait extrêmement difficile de convaincre les législateurs et les décideurs dans ces pays d'accepter, dans un instrument devant être finalisé en 2008, des limites inférieures à celles qui avaient été introduites en 1978 par les Règles de Hambourg. On a exprimé la crainte qu'une décision autre que celle de relever sensiblement les limites de responsabilité par rapport aux anciennes conventions maritimes ne soit interprétée comme un retour en arrière.

Arguments en faveur de limites de responsabilité plus proches de celles définies dans les Règles de La Haye-Visby

144. En réponse aux appels en faveur d'une augmentation significative des limites de responsabilité du transporteur, on a aussi fortement appuyé l'avis selon lequel le projet de convention devrait envisager de fixer ces limites à un niveau proche de celui prévu dans les Règles de La Haye-Visby (à savoir 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable), éventuellement avec une légère augmentation.

145. On a rappelé au Groupe de travail la raison générale pour laquelle une limitation de la responsabilité du transporteur était incluse dans le projet de convention et dans d'autres conventions relatives au transport. Il a été dit que l'objectif premier de dispositions relatives à la limitation de la responsabilité était de régler la relation entre deux parties commerciales de manière à ce que chacune ait droit à un avantage. Il a été rappelé que, si sa responsabilité n'était pas limitée, le transporteur serait tenu de la totalité de la perte ou du dommage et que, lorsque les marchandises étaient placées dans des conteneurs, il n'aurait aucune connaissance de leur contenu et risquerait ainsi de s'exposer à des risques très importants et inattendus. Plutôt que de payer des primes d'assurance élevées, et pour ne pas assumer seul ces risques potentiellement très importants, le transporteur devrait répartir ceux-ci entre tous les chargeurs en augmentant les taux de fret. Si l'on prévoyait une limitation de la responsabilité du transporteur, cette répartition des risques permettait de réduire les coûts des transporteurs et des chargeurs, l'inconvénient étant que le dédommagement intégral des préjudices importants ne serait pas possible. Il a également été observé qu'une limitation adéquate de la responsabilité réduirait le montant des réparations pour certains sinistres au montant de la limite, mais pas dans un nombre de cas trop élevé. Il a encore été noté que la limite optimale serait assez élevée pour inciter les transporteurs à prendre dûment soin des marchandises, mais aussi assez basse pour empêcher les demandes excessives, tout en permettant une bonne répartition des risques entre les parties commerciales.

146. On a estimé que les limites de responsabilité prévues dans les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby s'étaient révélées satisfaisantes. Il a été observé que le paragraphe 1 prévoyait une limite de responsabilité calculée par colis ou par kilogramme, la limite la plus élevée étant applicable. Il a été rappelé que les Règles de La Haye prévoyaient uniquement une limite par colis, alors que les Règles de La Haye-Visby et de Hambourg prévoyaient une limite à la fois par colis et par kilogramme, mais que chacune de ces conventions était antérieure à l'avènement du transport moderne par conteneurs. Ce point était important car, a-t-on dit, avant l'utilisation généralisée des conteneurs, la plupart des marchandises étaient transportées dans une caisse ou une grande boîte en bois comptant comme un colis, alors qu'avec l'emploi généralisé des conteneurs, la limite par colis était basée sur le nombre de colis à l'intérieur d'un conteneur. Avec cette évolution de la pratique, le montant des réparations dues par le transporteur était supérieur à ce qu'il aurait été avec une limite par kilogramme ou avec la limite par colis antérieure à l'ère du transport par conteneurs. Il a été fait remarquer également que, par la méthode utilisée pour emballer les marchandises expédiées, le chargeur pouvait en principe choisir unilatéralement si le montant de toute réparation éventuelle en cas de perte ou d'endommagement serait calculé en fonction du poids ou du nombre de colis.

147. La limitation de responsabilité avait pour objet essentiel d'assurer la prévisibilité et la sécurité. On a fait observer que, même avec les limites de responsabilité prévues par les Règles de La Haye-Visby, environ 90 % des pertes de marchandises étaient pleinement indemnisées sur la base soit de la limitation de responsabilité par colis, soit de la limitation par kilogramme, la valeur de la plupart des marchandises transportées par mer étant inférieure aux limites définies par les Règles de La Haye-Visby. On a expliqué que les colis, dans la pratique du transport par conteneurs moderne, étaient en général devenus plus petits et qu'il était généralement reconnu que, dans le transport par conteneurs, la notion de "colis"

s'appliquait aux différents colis se trouvant à l'intérieur du conteneur et non pas au conteneur lui-même. Dans le même ordre d'idées, on a déclaré que, depuis l'adoption du Protocole de Visby, les taux de fret dans les transports maritimes avaient diminué et que cette diminution avait rendu possible l'expédition de marchandises de très faible valeur.

148. On a fait observer aussi qu'il serait erroné d'attendre que la limitation de responsabilité permette de faire en sorte que, dans tout type d'expédition concevable, une indemnisation correspondant à la valeur des marchandises puisse être obtenue en cas de perte ou de dommage. Il a été rappelé que le paragraphe 1 prévoyait une exception lorsque "la nature et la valeur" des marchandises perdues ou endommagées avaient été déclarées par le chargeur avant l'expédition et figuraient dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur avait été convenu entre les parties au contrat de transport. Les chargeurs qui remettaient pour expédition des marchandises de grande valeur étaient censés connaître les limites de responsabilité applicables et avaient la possibilité de déclarer la valeur réelle des marchandises moyennant paiement d'un fret proportionnellement plus élevé, ou de souscrire une assurance supplémentaire pour compléter les montants non couverts par le transporteur.

149. En outre, on a réaffirmé que les limites de responsabilité énoncées dans les Règles de La Haye-Visby étaient souvent bien plus élevées dans la pratique qu'il n'y paraissait à première vue et que, compte tenu du volume du trafic de conteneurs et de la limite "par colis" fixée par ces Règles, elles étaient souvent bien supérieures à celles des régimes applicables au transport unimodal, qui se fondaient uniquement sur le poids. À titre d'exemple, il a été dit qu'étant donné la valeur généralement plus élevée des marchandises transportées par air, les limites de responsabilité fixées dans la Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal) (à savoir 17 DTS par kilogramme de poids brut) ne couvraient que 60 % environ des demandes de réparation de la perte ou du dommage subi par le fret aérien. Il a été dit que la proportion des réclamations relatives aux marchandises couverte par les limites de responsabilité énoncées dans la CMR (à savoir 8,33 DTS par kilogramme de poids brut) n'atteignait probablement même pas 60 %.

150. Toujours à l'appui de l'opinion selon laquelle les limites de responsabilité prévues dans les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby étaient satisfaisantes, on a fait valoir que les limites fixées dans d'autres conventions sur le transport, comme la CMR ou les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, Appendice à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le Protocole de 1999 (CIM-COTIF), n'étaient pas directement comparables à celles établies dans les conventions régissant le transport maritime, car plusieurs des conventions unimodales ne contenaient qu'une limite par kilogramme. De ce fait, a-t-on dit, même si cette limite était bien plus élevée que dans les Règles de La Haye-Visby, en fait le montant de la réparation était bien supérieur dans les conventions qui prévoyaient un calcul par colis. On a dit aussi que certaines autres conventions, comme la Convention de Montréal, fixaient une limite élevée par rapport à d'autres conventions sur le transport, mais contenaient aussi des dispositions interdisant tout dépassement de cette limite même en cas de vol ou d'actes intentionnels, et que le fret payable pour le mode de transport régi par ces autres conventions était bien plus

élevé que dans les conventions sur le transport maritime. On a en outre fait observer qu'une comparaison des régimes prévus dans les conventions de transport unimodal pouvait être source de confusion, puisque chaque convention prévoyait des dispositions particulièrement adaptées aux conditions du type de transport visé. À cet égard, on a noté qu'il serait utile d'avoir des chiffres concrets concernant les montants des réparations en cas de perte ou d'endommagement des marchandises et l'incidence des limites par kilogramme ou par colis sur ces montants, mais que ces informations avaient été demandées auprès de plusieurs sources et étaient difficiles à obtenir.

151. Encore à l'appui de l'avis selon lequel les limites établies dans les Règles de La Haye-Visby étaient satisfaisantes, il a été dit que, dans le transport de vrac, la valeur moyenne des marchandises n'avait pas beaucoup augmenté depuis l'époque des anciennes conventions maritimes, non plus que la valeur moyenne des marchandises conteneurisées dans le transport de ligne régulière. On a toutefois appelé l'attention sur le fait que la fixation de la limite de responsabilité au niveau prévu dans les Règles de Hambourg, qui ne régissaient actuellement qu'une part relativement faible des expéditions effectuées dans le monde, constituerait une forte augmentation pour la plus grande partie des marchandises transportées, lesquelles étaient actuellement soumises aux limites inférieures des Règles de La Haye-Visby, voire à des limites encore plus basses, comme cela était le cas dans certaines des principales économies du monde. La nécessité d'absorber et d'étaler les coûts plus élevés générés par une augmentation des limites de responsabilité signifierait qu'il faudrait payer un fret plus élevé pour les marchandises de plus faible valeur, alors même qu'elles ne bénéficieraient pas d'une augmentation des limites de responsabilité, de sorte que les chargeurs de telles marchandises, par exemple des produits de base, subventionneraient en fait les chargeurs des marchandises ayant la valeur la plus élevée.

Portée du paragraphe 1

152. On s'est dit préoccupé par l'application de la limite de responsabilité au paragraphe 1 à la "responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention". On a fait observer que ces termes avaient remplacé les termes "la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises" dans tout le texte du projet de convention lorsqu'il avait été consolidé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56. Les termes "de perte ou de dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises", inspirés de ceux employés dans les Règles de La Haye-Visby, avaient été jugés vagues et représentant une source d'insécurité juridique, et l'on estimait que les termes "manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention" constituaient une amélioration sur le plan rédactionnel qui conférerait une plus grande clarté au projet de convention.

153. Il a toutefois été souligné que, bien que l'on n'ait pas cherché, en remplaçant ces termes, à modifier la portée de la disposition, il semblait que la limite de responsabilité au paragraphe 1 du projet de convention était plus large que celle des Règles de La Haye-Visby, en ce sens qu'elle s'appliquait à tous les manquements aux obligations incombant au transporteur en vertu du projet de convention et non pas seulement à la perte ou au dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises. Il a été dit au Groupe de travail qu'il ne fallait peut-être pas

surestimer la différence de portée que semblaient indiquer les deux formulations, et il a été noté que la principale obligation supplémentaire visée par celles-ci était la responsabilité en cas de livraison à une personne autre que le destinataire, qui était également incluse, bien que non expressément, dans les Règles de La Haye-Visby. Il a été noté en outre que la principale obligation supplémentaire incluse maintenant dans le projet de convention qui n'avait pas été prévue dans les Règles de La Haye-Visby était la responsabilité du transporteur en cas d'information erronée. S'agissant des différentes formulations, la question a été soulevée de savoir si le Groupe de travail entendait limiter la responsabilité du transporteur à la totalité de la catégorie apparemment plus large, ou si la limite de responsabilité énoncée au paragraphe 1 visait uniquement la perte ou le dommage concernant les marchandises. Le Secrétariat a été prié de revoir les versions successives du paragraphe 1 en vue de faire des propositions appropriées pour refléter la solution adoptée par le Groupe de travail.

Poursuite de l'examen d'un projet d'article 62

154. Le Groupe de travail a noté que, dans le débat, l'opinion majoritaire était en faveur de l'application des limites de responsabilité fixées dans les Règles de Hambourg, avec une augmentation plus ou moins substantielle, comme paramètre pour trouver des limites de responsabilité adéquates pour le projet de convention. Il a toutefois noté aussi qu'une forte préférence avait été exprimée en faveur de limites de responsabilité proches de celles qui étaient prévues dans les Règles de La Haye-Visby. Il est convenu en conséquence qu'aucune décision sur les limites de responsabilité ne pouvait être prise au stade actuel.

155. Le Groupe de travail a noté encore les liens entre son examen de la limite de responsabilité et d'autres aspects du projet de convention, dont la procédure spéciale d'amendement des limites fixées à la responsabilité du transporteur (projet d'article 99); le nombre de pays nécessaires pour que la convention entre en vigueur (paragraphe 1 du projet d'article 97); les dispositions prévoyant l'application d'autres traités internationaux et de la loi nationale à la responsabilité du transporteur en cas de dommages localisés (projet d'article 26 et texte envisagé pour le nouveau projet d'article 26 *bis* (voir A/CN.9/621, par. 189 à 192)) et la règle spéciale en cas de perte ou de dommage non localisés (paragraphe 2 du projet d'article 62).

156. Le Groupe de travail est donc convenu de revenir sur la question des limites de responsabilité après avoir eu la possibilité d'examiner le chapitre 20 (Clauses finales).

Suite de l'examen des limites de responsabilité

157. Après avoir étudié les différents points de vue, le Groupe de travail a repris l'examen du paragraphe 1 du projet d'article 62 sur les limites de responsabilité, ainsi que des dispositions connexes, afin d'avancer pour parvenir à des chiffres qui pourraient être provisoirement insérés dans cet article pour les limites de responsabilité du transporteur.

Questions connexes

158. Il a été rappelé au Groupe de travail que l'on avait soutenu l'idée, lors de sa discussion précédente, qu'un examen des limites de responsabilité proposées pour insertion dans le paragraphe 1 de l'article 62 ne devrait pas être dissocié d'un groupe de dispositions comprenant: le paragraphe 2 du projet d'article 62, le texte envisagé du nouveau projet d'article 26 *bis* (voir A/CN.9/621, par. 189 à 192) et les projets d'articles 97 et 99 (voir par. 135 ci-dessus). On pouvait dire aussi, a-t-on estimé, que d'autres questions relatives à l'équilibre global des responsabilités dans le projet de convention étaient liées à l'examen des limites de responsabilité du transporteur, par exemple la durée de la responsabilité du transporteur (projet d'article 11); le fondement de la responsabilité dans le projet de convention (projet d'article 17); le retard de livraison des marchandises (projet d'article 21); le délai pour aviser de la perte, du dommage ou du retard (projet d'article 23); les limites de la responsabilité du transporteur en cas de retard de livraison (projet d'article 63); et les règles spéciales pour les contrats de volume (projet d'article 89).

Considérations d'ordre interne

159. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'un certain nombre d'États pourraient se heurter à une forte opposition interne si les limites de responsabilité du transporteur existantes chez eux étaient modifiées. On a estimé que pour certains, bien que les limites des Règles de La Haye-Visby soient actuellement en vigueur au niveau interne, un léger relèvement de leur niveau serait probablement acceptable, tandis que pour d'autres on pouvait penser qu'il y aurait acceptation d'une augmentation allant jusqu'au niveau des limites des Règles de Hambourg, mais non au-delà. À cet égard, certains se sont dits préoccupés par l'augmentation générale qu'un régime national particulier risquerait de subir si les limites étaient relevées dans une telle proportion, et il a été observé qu'une grande partie du commerce mondial s'effectuait actuellement sur la base de limites se situant dans le bas de la fourchette. À l'autre extrême, il a été rappelé que l'acceptation de limites de responsabilités inférieures à celles des Règles de Hambourg pourraient poser des problèmes à de nombreux États et que les relèvements précédents des limites prévues dans d'autres conventions internationales n'avaient pas posé de problèmes majeurs aux États qui les avaient appliqués. En outre, il a été noté que l'on s'attendait à ce que les limites de responsabilité adoptées dans le projet de convention puissent être légèrement supérieures à celles des Règles de Hambourg compte tenu du temps qui s'était écoulé depuis l'adoption de ces dernières.

160. Le Groupe de travail a toutefois reconnu également qu'il serait souhaitable de parvenir à une certaine harmonie entre les États actuellement parties aux Règles de La Haye ou de La Haye-Visby et les États contractants des Règles de Hambourg, ce qui contribuerait grandement à l'harmonisation générale des régimes actuels régissant le transport international de marchandises par mer. On a dit craindre que l'absence d'accord en la matière ne relance les tentatives d'élaboration de règles régionales et nationales sur le transport de marchandises par mer, ce qui fragmenterait encore plus le régime international. Le Groupe de travail s'est dit favorable à la poursuite de discussions fructueuses qui aboutiraient à un résultat harmonisé.

Chiffres précis

161. Compte tenu des considérations exposées dans les paragraphes 157 à 160 ci-dessus et des discussions précédentes du Groupe de travail sur cette question pendant la session en cours (voir également par. 133 à 156 ci-dessus), un certain nombre de propositions précises concernant les limites de la responsabilité du transporteur ont été faites. Ces propositions, qui ont reçu un soutien variable, peuvent être résumées comme suit:

- a) Adoption de limites légèrement supérieures à celles des Règles de La Haye-Visby, c'est-à-dire légèrement supérieures à 666,67 DTS par colis et 2 DTS par kilogramme de poids des marchandises perdues ou endommagées;
- b) Adoption des limites des Règles de Hambourg, à savoir 835 DTS par colis et 2,5 DTS par kilogramme;
- c) Adoption de limites légèrement supérieures à celles des Règles de Hambourg sans indication de chiffres;
- d) Adoption de la limite de 835 DTS par colis des Règles de Hambourg, mais légère augmentation de la limite par kilogramme;
- e) Adoption de limites supérieures à celles des Règles de Hambourg, à savoir 920 DTS par colis et 8,33 DTS par kilogramme; et
- f) Adoption de limites bien plus élevées que celles des Règles de Hambourg, à savoir 1 200 DTS par colis et 8,33 DTS par kilogramme.

162. Outre la proposition d'insérer des chiffres précis dans le paragraphe 1 du projet d'article 62, on s'est dit favorable à un traitement des dispositions énumérées dans le paragraphe 135 qui permette de parvenir à un équilibre général dans le projet de convention. En particulier, l'avis selon lequel il conviendrait de supprimer certaines de ces dispositions si on choisissait des limites dans le haut de la fourchette a été appuyé puisque des limites plus élevées assureraient une protection suffisante aux parties ayant un droit sur les marchandises.

Proposition de compromis

163. Au vu de l'examen approfondi de la question par le Groupe de travail et de la possibilité de voir émerger un consensus sur la limitation de la responsabilité du transporteur dans le projet de convention, une proposition de compromis a été faite. Les éléments de cette proposition, qui devaient être considérés comme faisant partie d'un tout, étaient les suivants:

- a) Les limites de responsabilité du transporteur qui devaient être insérées dans le paragraphe 1 du projet d'article 62 devraient être les montants prévus dans les Règles de Hambourg, à savoir 835 DTS par colis et 2,5 DTS par kilogramme;
- b) Les limites de responsabilité du transporteur en cas de retard de livraison insérées dans le projet d'article 63 devraient être les mêmes que celles des Règles de Hambourg, à savoir 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard;
- c) Le paragraphe 2 de l'article 62 relatif aux dommages non localisés subis par les marchandises contredisait, a-t-on dit, le principe du réseau limité du projet d'article 26 et devrait être supprimé;

d) Le projet d'article 99 devrait être supprimé car l'application de ce que l'on appelle la "procédure d'amendement tacite" exigerait qu'un État dénonce la Convention dans les cas où un amendement, par lequel il ne souhaitait pas être lié, avait été accepté, et car cette application pourrait durer jusqu'à neuf ans; et

e) Le Groupe de travail devrait revenir sur la décision qu'il avait prise à sa dix-neuvième session d'inclure dans le projet de convention une disposition sur la loi nationale dans le nouveau projet d'article 26 *bis* proposé (voir A/CN.9/621, par. 189 à 192).

164. Le Groupe de travail a, dans l'ensemble, accueilli favorablement le compromis global exposé dans le paragraphe précédent, compte tenu du fait qu'une forte préférence avait été exprimée en faveur de l'utilisation des limites prévues par les Règles de Hambourg comme base maximum ou minimum pour la suite des négociations. Les quelques craintes suivantes ont été exprimées concernant certains éléments:

a) Compte tenu de la décision prise par le Groupe de travail à sa dix-neuvième session de soumettre la responsabilité du transporteur en cas de retard de livraison des marchandises à la liberté contractuelle des parties (voir A/CN.9/621, par. 177 à 184), il a été estimé que le fait de porter les limites de responsabilité du transporteur en cas de retard à 2,5 fois le fret comparé à ce que le projet d'article 63 prévoyait actuellement, à savoir "une fois le fret", n'apportait rien dans le compromis global puisque le transporteur aurait soit entièrement exclu sa responsabilité en cas de retard, soit de toute façon accepté ce montant tacitement;

b) L'avis a été exprimé que le paragraphe 2 du projet d'article 62 devrait être conservé car, si les limites de responsabilité dans le projet de convention étaient suffisamment élevées pour permettre une indemnisation adéquate en cas d'endommagement des marchandises, il ne serait pas nécessaire, conformément à cette disposition, d'avoir recours aux limites plus élevées prévues dans les régimes de transport unimodal. Ce même argument a toutefois également été avancé pour justifier la suppression de la disposition et il a été observé que cette suppression avait largement eu la préférence du Groupe de travail lors de la dix-neuvième session (voir A/CN.9/621, par. 200); et

c) Le maintien, pour le moment, de la procédure d'amendement tacite du projet d'article 99 a bénéficié d'un certain soutien car il a été estimé qu'elle permettait d'amender la convention plus rapidement qu'un protocole. À cet égard, il a été dit que, si le projet d'article 99 était supprimé, il conviendrait de le remplacer par une clause d'extinction qui prévoirait que le projet de convention ne serait plus en vigueur au bout d'un certain temps.

165. Bien qu'elles n'aient pas été examinées dans le cadre du compromis global, il a été rappelé au Groupe de travail que, comme observé précédemment au cours de la session (voir par. 152 et 153 ci-dessus), il devrait tenir compte des préoccupations exprimées quant à la modification éventuelle de la portée du paragraphe 1 du projet d'article 62 qu'introduisaient les mots suivants dans le texte actuel: "la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention".

Conclusions provisoires concernant la limitation de la responsabilité du transporteur:

166. En attendant l'examen plus avant de la proposition de compromis sur la limitation de la responsabilité du transporteur, il a été provisoirement décidé:

- D'insérer les limites prévues par les Règles de Hambourg dans les crochets figurant au paragraphe 1 du projet d'article 62, à savoir 835 DTS par colis et 2,5 DTS par kilogramme;
- De remplacer "une fois" figurant entre crochets dans le projet d'article 63 par "2,5 fois";
- De placer entre crochets le projet d'article 99 et le paragraphe 2 du projet d'article 62 en attendant de discuter plus avant de leur suppression dans le cadre du compromis global et d'insérer, dans le texte du projet de convention, une note de bas de page pour expliquer cette approche, indiquant que le projet d'article 99 pourrait poser des problèmes constitutionnels dans certains États, quelles que soient les limites adoptées (celles des Règles de Hambourg ou celles des Règles de La Haye-Visby);
- D'insérer une note dans le projet d'article 26 indiquant que le Groupe de travail envisageait de revenir sur la décision qu'il avait prise à sa dix-neuvième session d'inclure un article, numéroté provisoirement 26 *bis*, concernant la loi nationale; et
- De demander au Secrétariat d'examiner l'historique de la rédaction du paragraphe 1 en vue de formuler des propositions appropriées concernant le passage suivant: "la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention".

Chapitre 14 – Délai pour agir

167. Il a été rappelé au Groupe de travail que toutes les dispositions du chapitre 14 avaient été révisées pour tenir compte de ses délibérations à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 119 à 160).

Projet d'article 65. Prescription des actions

168. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 65 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Projet d'article 66. Prorogation du délai de prescription

169. Selon un avis, le projet d'article 66 n'était pas compatible, quant au fond, avec le principe d'un délai de prescription, du moins tel que ce dernier était compris dans certains systèmes juridiques. Il a été souligné que certains systèmes établissaient une distinction entre les délais de prescription ordinaires ("prescription" ou "prescripción") et les délais de prescription impératifs ("déchéance" ou "caducidad"), l'une des différences étant que les premiers pouvaient, en général, être suspendus ou interrompus pour différentes raisons, alors que les deuxièmes couraient de manière continue, sans suspension ni interruption. Il a été observé que les termes utilisés dans certaines versions linguistiques du projet d'article

semblaient indiquer un délai de prescription ordinaire (“prescription” dans la version française et “prescripción” dans la version espagnole), alors que la disposition elle-même prévoyait que le délai ne pouvait être ni suspendu ni interrompu. Il a été dit que cela risquait de prêter à confusion et de donner lieu à des interprétations erronées dans le cadre du droit national. Il a donc été proposé de modifier la première phrase du projet d’article en supprimant l’intégralité de la première proposition, y compris le mot “mais” au début de la deuxième proposition.

170. En réponse, il a été noté que le Groupe de travail avait conscience du manque d’uniformité entre les différents systèmes juridiques quant à la nature et à l’effet du délai de prescription, et en particulier des différents types de délais mentionnés. Le Groupe de travail avait également conscience des différences entre droits internes sur la question de la suspension ou de l’interruption des délais de prescription, mais d’une manière générale a été d’avis que le projet de convention devrait offrir une règle uniforme sur la question au lieu de la laisser aux droits internes. Il était généralement convenu que le projet de convention devrait expressément exclure toute forme de suspension ou d’interruption du délai de prescription, sauf dans les cas où les parties s’étaient mises d’accord sur cette suspension ou interruption au titre du projet d’article (voir A/CN.9/616, par. 132). Dans le même temps, il était convenu que le délai de prescription serait automatiquement prorogé, dans les circonstances visées au projet d’article 68, car il risquerait autrement d’expirer avant qu’un ayant droit ait identifié l’affréteur coque nue qui était le “transporteur” responsable (voir A/CN.9/616, par. 156).

171. Le délai de prescription prévu dans le projet de convention était une règle autonome qui, conformément au projet d’article 2, devrait être interprétée en tenant compte du caractère international du projet de convention et non d’après des catégories qui seraient propres à un système juridique particulier. Le Groupe de travail est néanmoins convenu, afin d’éviter tout malentendu, que le terme “délai de prescription” devrait être remplacé dans l’ensemble du texte par “le délai prévu à l’article 65”.

172. Sous réserve de cette modification, le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d’article 66 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Projet d’article 67. Action récursoire

173. Il a été observé que la règle contenue dans l’alinéa b) du projet d’article 67 avait posé des problèmes pratiques dans les pays qui avaient un système analogue à celui exposé dans la disposition. Il a été noté qu’une personne ayant reçu signification de l’assignation ne serait pas nécessairement responsable, mais qu’elle était quand même tenue d’engager une action récursoire dans un délai de 90 jours. Il a donc été suggéré de supprimer la deuxième possibilité prévue à l’alinéa b), en conservant uniquement la référence à la date de règlement de la réclamation, ou de mentionner la date de notification du jugement définitif.

174. Il a été rappelé en réponse que le Groupe de travail avait déjà écarté une règle qui ferait référence à la date du jugement définitif (voir A/CN.9/616, par. 152). Une telle référence aurait de toute façon posé des problèmes puisqu’une procédure judiciaire pouvait durer plusieurs années avant d’aboutir au jugement définitif et que la personne à l’encontre de laquelle une action récursoire pouvait être intentée

avait un intérêt légitime à ne pas être exposée à des responsabilités imprévues pendant un laps de temps considérable. Il a été reconnu qu'au moment où une partie recevait signification de l'assignation, l'issue de l'instance, tout comme le montant fixé par le jugement, étaient peut-être encore incertains. Toutefois, la partie aurait au moins connaissance de l'existence d'une réclamation et serait tenue de faire en sorte que la partie qui, en définitive, pourrait voir sa responsabilité engagée du fait de l'action récursoire soit rapidement avisée.

175. À cet égard, nul au sein du Groupe de travail n'a été favorable à ce que la règle de l'alinéa b) précise que le délai de l'action récursoire devrait courir à compter de la date du jugement définitif, à condition que la personne exerçant l'action récursoire ait adressé une notification à l'autre partie dans un délai de trois mois à partir du moment où la personne réclamant les marchandises a eu connaissance du dommage et de la défaillance du débiteur véritable. On a dit qu'une telle précision rendrait la disposition trop compliquée et qu'il était préférable que le projet d'article reste aligné sur le paragraphe 5 de l'article 24 des Règles de Hambourg dont il s'inspirait.

176. Ayant noté que le projet d'article devrait s'appliquer à l'ensemble des actions récursoires exercées dans le cadre du projet de convention, à l'exclusion de toutes les autres, le Groupe de travail est convenu de demander au Secrétariat d'examiner si les mots "en vertu de la présente Convention" étaient nécessaires et s'ils avaient leur place dans le chapeau du projet d'article.

177. Sous réserve de cette demande, le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 67 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Projet d'article 68. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

178. Il a été proposé d'abrégé l'alinéa b) en supprimant la mention de l'affrètement coque nue, puisque l'identification du transporteur était le moyen pour l'affrètement coque nue de réfuter la présomption selon laquelle il était le transporteur en vertu de cette disposition. Le Groupe de travail est convenu de demander au Secrétariat d'examiner le lien entre les deux dispositions et de proposer toute modification appropriée pour examen.

179. Sous réserve de cette observation, le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 68 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Chapitre 15 – Compétence

180. Le Groupe de travail est ensuite passé à l'examen du projet de chapitre 15 sur la compétence, qu'il avait examiné pour la dernière fois lors de sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 245 à 266).

Projet d'article 69. Actions contre le transporteur

181. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 69 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable en l'état actuel.

Projet d'article 70. Accords d'élection de for

182. La proposition visant à ajouter le mot "exclusif" dans le titre du projet d'article n'a pas bénéficié d'un soutien suffisant.

Paragraphe 2, alinéa c)

183. Il a été avancé que la règle qui voulait, dans le projet d'alinéa c) du paragraphe 2, qu'un tiers à un contrat de volume doive être dûment avisé, en temps utile, pour être lié par un accord d'élection de for ne suffisait pas et il a été proposé que le consentement des tiers soit exigé pour qu'ils soient liés par un accord exclusif d'élection de for contenu dans le contrat de volume. Il a aussi été noté que les règles spéciales pour les contrats de volume des paragraphes 1 et 5 du projet d'article 89 prévoyaient qu'un tiers ne pouvait être lié par les clauses du contrat de volume qui dérogeaient au projet de convention que lorsqu'il y consentait expressément. Il a été proposé, afin que les tiers au contrat de volume bénéficient d'une protection plus importante, de modifier l'alinéa c) du paragraphe 2 du projet d'article 70 en ajoutant le membre de phrase suivant à la fin de l'alinéa avant le mot "et": "cette personne consent expressément à être liée par l'accord exclusif d'élection de for". Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien.

184. Cette proposition a toutefois suscité des objections. Il a été dit que le paragraphe avait déjà été longuement discuté et que l'alinéa c) du paragraphe 2 faisait partie d'un ensemble plus large de questions sur lesquelles le Groupe de travail s'était mis d'accord pour les contrats de volume et la compétence. Il a été observé que le projet d'article 89 prévoyait de toute façon que pour être liés par un contrat de volume les tiers devaient avoir donné leur consentement, ce qui leur conférait une protection supplémentaire. En outre, il a été dit que le fait qu'un tiers soit lié par une disposition d'un contrat auquel il n'était pas partie n'avait rien d'exceptionnel dans le commerce international (dans le secteur de l'assurance, par exemple). Il a été ajouté qu'il était essentiel que les tiers soient liés, à condition qu'ils soient protégés suffisamment, afin d'assurer la prévisibilité commerciale de manière à savoir où le procès aurait lieu.

Paragraphe 2, alinéa d)

185. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du paragraphe 2 du projet d'article 70, qui énonçait à quelles conditions une personne qui n'était pas partie à un contrat de volume pourrait être liée par un accord exclusif d'élection de for dans ledit contrat. La quatrième condition énoncée à l'alinéa d) était que la loi devait reconnaître que cette personne pouvait être liée par l'accord exclusif d'élection de for. Le Groupe de travail était saisi de quatre options placées entre crochets dans cet alinéa concernant la meilleure manière de formuler quelle loi applicable devrait être consultée à cette fin.

186. Pour répondre à la crainte exprimée dans la note 209 du document A/CN.9/WG.III/WP.81 selon laquelle le "tribunal saisi" ne serait peut-être pas nécessairement le tribunal compétent, l'option supplémentaire suivante a été ajoutée à celles qui figurent dans le projet d'alinéa d): "la loi du lieu du tribunal désigné à l'alinéa b) de l'article 69". Certains ont exprimé leur préférence pour cette option supplémentaire, car il y était fait référence à un tribunal compétent et on a estimé que le texte révisé conférerait davantage de sécurité juridique et de prévisibilité.

187. La deuxième option, y compris le terme qui y figurait entre crochets, à savoir “La loi du lieu convenu de livraison des marchandises” a bénéficié d’un certain soutien. Elle a toutefois suscité des objections au motif que les personnes ayant un droit sur les marchandises ne voudraient peut-être pas toujours être soumises à la loi du lieu de livraison, par exemple dans les cas où elles préféreraient poursuivre en justice le transporteur en un autre lieu, par exemple en l’un des endroits où il a ses actifs. Pour les mêmes raisons, il y a également eu des objections à la troisième option de l’alinéa d).

188. La quatrième option, qui faisait référence à “la loi applicable en vertu des règles de droit international privé de la loi du for”, a également recueilli un certain soutien, à condition que les mots qui font suite à “loi applicable” soient supprimés, au motif qu’ils étaient inutiles. On a fait observer en outre que le terme “loi applicable” était employé ailleurs dans le projet de convention sans ces mots supplémentaires, et il a été proposé, par souci de cohérence, qu’ils soient supprimés de la quatrième option.

189. La première option, qui faisait référence à “la loi du tribunal saisi”, a aussi été appuyée.

190. Une proposition supplémentaire a été faite, visant à supprimer entièrement l’alinéa d) au motif qu’il était compliqué et inutile, puisque le tribunal en question tiendrait compte de toute façon de la loi applicable. Il a été fait observer que cette suppression ne permettrait pas aux États d’imposer d’autres conditions pour que les accords exclusifs d’élection de for lient les tiers. La proposition de supprimer l’alinéa n’a pas été soutenue.

191. Il a été rappelé au Groupe de travail que la totalité du texte des paragraphes 3 et 4 de l’article 70 avait été placée entre crochets en attendant qu’il se prononce sur le point de savoir si l’application du chapitre 15 aux États contractants devrait faire l’objet d’une réserve générale, ou être soumise à une clause d’acceptation ou d’exclusion expresse, comme il est indiqué dans les trois variantes du projet d’article 77. L’examen des paragraphes 3 et 4 a donc été reporté jusqu’à ce qu’une décision ait été prise (voir par. 205 ci-dessous).

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 70:

192. Le Groupe de travail est convenu de conserver le texte du projet d’article 70 tel qu’il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 et:

- De conserver le texte de l’alinéa c) du paragraphe 2 tel quel;
- De conserver l’alinéa d) du paragraphe 2, bien qu’un certain nombre de délégations aient été favorables également à sa suppression;
- De conserver dans cet alinéa d) le premier texte entre crochets qui a eu la préférence; et
- D’attendre pour discuter des paragraphes 3 et 4 que le projet d’article 77 ait été examiné.

Projet d’article 71. Actions contre la partie exécutante maritime

193. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d’article 71 tel qu’il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable, sous réserve de la

suppression des mots “initialement” et “finalement” de l’alinéa b) pour tenir compte des modifications similaires apportées au projet d’article 19-1.

Projet d’article 72. Absence de chefs de compétence supplémentaires

194. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d’article 72 tel qu’il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable, si ce n’est que le sort du texte entre crochets à la fin de la disposition ne pourrait être déterminé qu’après examen du projet d’article 77 (voir par. 205 ci-dessous).

Projet d’article 73. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires

195. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d’article 73 tel qu’il figurait dans le document as A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Projet d’article 74. Jonction d’instances et désistement d’instance

196. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d’article 74 tel qu’il figurait dans le document as A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable, si ce n’est que le sort du texte entre crochets aux paragraphes 1 et 2 ne pourrait être déterminé qu’après examen du projet d’article 77 (voir par. 205 ci-dessous).

Projet d’article 75. Accord après la naissance du litige et compétence en cas de comparution du défendeur

197. Le texte du projet d’article 75 tel qu’il était actuellement rédigé a été appuyé. Il a été noté qu’il faudrait, au paragraphe 2, supprimer les mots “d’un État contractant” au motif qu’ils étaient inutiles étant donné que la définition de “tribunal compétent” dans le projet d’article 1-30, les comprenait déjà.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 75:

198. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d’article 75 tel qu’il figurait dans le document as A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable, sous réserve de la suppression des mots “d’un État contractant”.

Projet d’article 76. Reconnaissance et exécution

199. Le texte du projet d’article 76 tel qu’il était actuellement rédigé a été soutenu. On a exprimé la crainte que l’obligation faite à un État contractant de reconnaître et d’exécuter une décision rendue par un tribunal qui avait compétence conformément à la Convention ne soit trop rigide et il a été proposé en conséquence de remplacer “est” par un terme moins impératif tel que “peut être”. On a dit en réponse que les dispositions relatives à la reconnaissance et à l’exécution n’étaient pas harmonisées dans le projet de convention, en particulier pour ce qui était des motifs de refus de la reconnaissance et de l’exécution par un État en vertu du paragraphe 2. On a fait observer que l’intention, dans le projet d’article, était principalement de prévoir une obligation conventionnelle pour les pays qui avaient besoin d’une telle obligation, et sur cette base, il a été convenu de conserver le mot “est”. Il a toutefois été admis que le projet d’article offrait aussi la possibilité aux États de refuser de reconnaître et d’exécuter des décisions conformément à leur loi nationale.

200. On a fait observer que les premiers mots du paragraphe 2 c) du projet d'article 76, à savoir "Si un tribunal de cet État contractant", étaient peut-être trop limitatifs et risquaient de laisser penser que deux États seulement étaient concernés par l'application de ce paragraphe alors que dans certaines situations il pourrait être nécessaire de reconnaître les décisions d'un tribunal dans un troisième État contractant. Aussi a-t-il été suggéré de modifier comme suit le paragraphe 2 c): "Si un tribunal de cet État contractant ou d'un autre État contractant avait compétence exclusive". On a fait observer aussi que le texte du paragraphe 2 c) dépendrait de l'issue de la discussion sur le projet d'article 77.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 76:

201. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 76 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable, sous réserve de la modification du paragraphe 2 c) conformément à la proposition faite au paragraphe 200 ci-dessus, et à sa décision concernant le projet d'article 77.

Projet d'article 77. Application du chapitre 15

202. Il a été expliqué que les variantes A, B et C, respectivement, du projet d'article 77 correspondaient aux trois solutions possibles qui s'offraient au Groupe de travail concernant l'application du chapitre 15 aux États contractants et dont il avait décidé à sa dix-huitième session qu'elles devraient être prises en considération: une clause de réserve, une clause d'acceptation expresse et une clause d'acceptation expresse partielle (voir A/CN.9/616, par. 246 à 252).

203. L'approche de l'acceptation expresse proposée dans la variante B a été très vigoureusement appuyée au sein du Groupe de travail. Pour des raisons institutionnelles concernant les compétences au sein d'un groupement économique régional, il a été expliqué que si la variante A, à savoir une clause de réserve, était retenue, ledit groupement devrait ratifier le projet de convention au nom de ses États membres. On a estimé que cette approche risquait d'être excessivement longue et de donner lieu à des blocages au stade de l'approbation. Il a été convenu en revanche que la variante B, c'est-à-dire une clause d'acceptation expresse, permettrait aux États membres du groupement de ratifier le projet de convention indépendamment, et donc d'accélérer et de rendre plus efficace le processus de ratification, et d'éviter ainsi que le chapitre sur la compétence ne devienne un obstacle à une large ratification. En outre, après avoir réfléchi plus avant depuis sa dix-huitième session, le Groupe de travail a été d'avis que, si elle offrait quelques avantages en favorisant une plus grande harmonisation, la clause de l'acceptation expresse partielle de la variante C était jugée trop complexe pour être conservée dans le texte.

204. S'étant prononcé pour le maintien de la variante B du projet d'article 77 et la suppression des variantes A et C, le Groupe de travail a ensuite examiné les options entre crochets dans la variante B. Il a été suggéré que les États contractants soient autorisés à se déclarer liés par le chapitre sur la compétence à tout moment; aussi a-t-il été proposé de conserver le texte figurant dans les deux séries de crochets et de supprimer ces derniers, et d'insérer la conjonction "ou" entre les deux options. Cette proposition a été largement approuvée.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 77:

205. Le Groupe de travail est convenu:

- Que la variante B du texte du projet d'article 76 tel qu'elle figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 devrait être conservée, et les variantes A et C supprimées;
- Qu'il faudrait conserver les deux options dans la variante B, insérer entre elles la conjonction "ou", et supprimer les crochets qui les entouraient; et
- Qu'en raison de l'adoption de la variante B du projet d'article 77:
 - Les paragraphes 3 et 4 du projet d'article 70 devraient être supprimés;
 - Le paragraphe 2 c) du projet d'article 76 devrait être supprimé;
 - Les mots "ou conformément aux règles applicables du fait de l'application de l'article 77, paragraphe 2" devraient être supprimés et la préposition "ou" conservée aux projets d'articles 72 et 74-1 et 2.

Chapitre 16 – Arbitrage

206. Le Groupe de travail est passé à l'examen du projet de chapitre 16 sur l'arbitrage, qu'il avait examiné la dernière fois à sa dix-huitième session (voir A/CN.9/616, par. 267 à 279).

Projet d'article 78. Conventions d'arbitrage

207. Selon un avis, les paragraphes 1 et 2 du projet d'article 78, dans leur rédaction actuelle, pouvaient être source d'incertitude concernant le recours à l'arbitrage dans les transports de lignes régulières et inciter à la recherche du for le plus avantageux. On a dit qu'il serait préférable de donner plein effet à une convention d'arbitrage, même si les arbitrages étaient inhabituels dans les services de lignes régulières et que, dans ce secteur, l'inclusion du paragraphe 2 b) susciterait des incertitudes et encouragerait à rechercher le for le plus avantageux. S'il y a eu une certaine compréhension pour cet avis dans le Groupe de travail, on a reconnu que ces aspects avaient fait l'objet d'un examen approfondi lors de sessions précédentes et que le Groupe de travail avait accepté le libellé des paragraphes 1 et 2 dans le cadre d'une solution de compromis (voir A/CN.9/616, par. 267 à 273 et A/CN.9/591, par. 85 à 103).

208. On a rappelé au Groupe de travail l'objectif d'aligner les dispositions du chapitre relatif à l'arbitrage sur celles du chapitre relatif à la compétence de façon à éviter que ces dernières ne soient contournées par la mise en œuvre d'une clause compromissoire et de protéger, ce faisant, les personnes ayant un droit sur les marchandises. S'agissant du paragraphe 4 b), qui figurait actuellement entre crochets, on a proposé de le traiter de la même manière que la disposition identique figurant au projet d'article 70-2 b), à savoir de conserver le texte et de supprimer les crochets qui l'entouraient. Cette proposition a été approuvée au sein du Groupe de travail.

209. Il a été dit que le paragraphe 4 b) ne devrait s'appliquer qu'aux documents de transport négociables et aux documents électroniques de transport négociables, qui

exigeaient que l'on puisse se fier à eux. Il a donc été proposé de modifier le libellé de sorte que les documents de transport non négociables et les documents électroniques de transport non négociables ne soient pas visés par ce paragraphe. Cette suggestion n'a pas été retenue par le Groupe de travail.

210. Selon un avis, la référence à la "loi applicable" dans le paragraphe 4 d) était trop vague et, dans un souci d'uniformité dans l'application du projet de convention, il vaudrait mieux spécifier de quelle loi il s'agissait. Une solution consisterait peut-être à réinsérer les mots "pour la convention d'arbitrage" qui figuraient dans des versions antérieures du texte. En réponse, il a été expliqué qu'à l'issue de nombreuses consultations avec des experts du droit maritime et de l'arbitrage commercial, le Secrétariat avait conclu qu'il serait préférable de n'inclure dans le paragraphe 4 d) qu'une référence générale à la "loi applicable", sans autre qualification. La réponse apportée par les législations internes à la question de savoir sur quelle loi se fonder pour établir l'effet contraignant de clauses compromissaires sur des parties autres que les parties initiales au contrat n'était pas uniforme. Dans certains pays on considérait qu'il s'agissait d'une question de droit procédural, dans d'autres une question relevant du droit matériel des contrats. Il pouvait donc y avoir des réponses différentes selon le for saisi, dans le cadre par exemple d'une demande d'annulation d'une sentence arbitrale ou de reconnaissance et d'exécution d'une sentence rendue à l'étranger. De ce fait, a-t-on expliqué, il aurait été beaucoup trop difficile d'harmoniser la loi prévue dans le projet de convention sur une question dont les répercussions excédaient largement le champ du droit maritime et il avait été décidé de retenir la notion, plus souple, de "loi applicable".

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 78:

211. Le Groupe de travail est convenu que le libellé du projet d'article 78 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable, sous réserve du maintien du paragraphe 4 b) et de la suppression des crochets qui l'entouraient.

Projet d'article 79. Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

212. Il a été proposé d'envisager, là où le paragraphe 1 renvoyait à l'"article 7", d'ajouter une référence à l'"article 6, paragraphe 2".

213. Il a été indiqué que les alinéas a) et b) du paragraphe 2, tels qu'ils figuraient dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, pouvaient créer des difficultés. Le paragraphe entier posait des problèmes de compréhension et, s'agissant de l'alinéa a) en particulier, on se demandait comment un ayant droit pourrait savoir que les termes de la clause compromissoire étaient les mêmes que ceux de la charte-partie une fois la procédure d'arbitrage entamée. On s'est en outre dit préoccupé par la spécificité des conditions requises à l'alinéa b) pour qu'un tiers soit lié par la convention d'arbitrage, lesquelles risquaient d'être difficiles à mettre en œuvre et incompatibles avec la pratique actuelle. Il a été proposé de placer le paragraphe entier entre crochets en attendant de nouvelles consultations avec des experts, mais on est convenu d'indiquer d'une autre manière, éventuellement dans une note de bas de page, que cette disposition devait faire l'objet d'un nouvel examen.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 79:

214. Le Groupe de travail est convenu:

- De conserver le libellé du paragraphe 1 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 et d'envisager l'ajout de références à l'article 6-2; et
- De tenir de nouvelles consultations concernant l'application du paragraphe 2.

Projet d'article 80. Conventions d'arbitrage après la naissance du litige

215. Le Groupe de travail est convenu que le libellé du projet d'article 80 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Projet d'article 81. Application du chapitre 16

216. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait précédemment décidé d'aligner son approche concernant l'application du chapitre 16 aux États contractants sur celle qu'il avait adoptée concernant l'application du chapitre 15 (voir A/CN.9/616, par. 268, 272 et 273). Il a aussi été rappelé que le but de cet alignement était de faire en sorte que, pour les transports de lignes régulières, la faculté pour le titulaire de droits sur les marchandises de choisir le tribunal compétent pour toute action en vertu des dispositions relatives à la compétence ne soit pas contournée par la mise en œuvre d'une clause compromissoire. Le Groupe de travail est convenu de conserver la variante B du projet d'article 81 et de supprimer la variante A et, conformément à sa décision antérieure concernant le projet d'article 77, de conserver les deux options dans la variante B en insérant entre elles la conjonction "ou".

217. Il a en outre été proposé de rattacher la faculté d'accepter expressément le chapitre 16 à celle d'accepter expressément le chapitre sur la compétence, mais il a été confirmé que, si elle pouvait être souhaitable, cette solution était impossible, un groupement économique régional et ses États membres ayant des compétences différentes pour ces deux questions.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 81:

218. Le Groupe de travail est convenu:

- Que la variante B qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 devait être conservée et la variante A supprimée; et
- Qu'il faudrait conserver les deux options dans la variante B, insérer entre elles la conjonction "ou" et supprimer les crochets entourant le texte.

Chapitre 17 – Avaries communes

Projet d'article 82. Dispositions sur les avaries communes

219. Il a été suggéré que le Groupe de travail examine le projet d'article 16-2 conjointement avec le projet d'article 82. On a toutefois signalé que le Groupe de travail avait décidé à sa dix-neuvième session de conserver le projet d'article 16-2, de le placer dans un article distinct, qui pourrait être l'article 16 *bis*, et de supprimer

les crochets qui l'entouraient (voir A/CN.9/621, par. 60 à 62). Le Groupe de travail a confirmé sa décision antérieure en ce sens.

220. Le Groupe de travail est convenu que le libellé du projet d'article 82 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable et devait être conservé.

Chapitre 18 – Autres conventions

Projet d'article 83. Dénonciation d'autres conventions

221. Le Groupe de travail a ensuite examiné le texte du projet d'article 83 qui figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il lui a été rappelé que le texte du paragraphe 1 avait été corrigé par la suppression du passage "ou encore à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, conclue à Hambourg le 31 mars 1978" (voir A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1, par. 3).

222. La crainte a été exprimée que la règle du projet d'article 83 exigeant qu'un État contractant dénonce toute convention antérieure relative au transport international de marchandises par mer lorsqu'il ratifiait la nouvelle convention pose un problème d'harmonisation. On a expliqué que l'on ne voyait pas de problème si deux États contractants potentiels étaient chacun partie à une convention différente relative au transport international de marchandises par mer et si seulement l'un d'entre eux ratifiait la nouvelle convention puisque cela ne modifierait pas l'absence d'harmonie existant entre eux. En revanche, dans la situation où deux États contractants potentiels étaient parties au même régime international relatif au transport de marchandises par mer et où seulement l'un d'entre eux ratifiait la nouvelle convention, la crainte était que cette ratification et la nécessaire dénonciation de la convention antérieure donnent lieu à un manque d'harmonisation pouvant conduire les parties à un litige à se tourner vers l'un ou l'autre pays pour obtenir un traitement plus favorable en vertu de la convention applicable. Cette préoccupation a été partagée par certains au sein du Groupe de travail et l'idée d'examiner une proposition écrite suggérant une solution au problème décrit a retenu l'intérêt, mais il a été reconnu que la question était très complexe et qu'elle devrait donc être étudiée de près. Par exemple, on s'est interrogé sur la solution qui serait recommandée si un État tiers dans lequel un transbordement devait avoir lieu était ajouté à la situation hypothétique précédente et que seulement deux des trois États concernés étaient parties contractantes au projet de convention.

223. En réponse, on a fait observer qu'il serait inhabituel qu'une convention autorise un État ayant ratifié une convention à continuer d'être partie à une autre convention portant sur le même sujet. En outre, on a considéré que le problème était moins un problème d'État dénonçant le régime précédent auquel il était partie qu'un problème de réciprocité, et que si c'était la réciprocité par rapport à d'autres États contractants potentiels qui posait un problème, il vaudrait mieux l'examiner conformément aux dispositions du projet de convention relatives au champ d'application. Par exemple, si l'on recherchait la réciprocité, le projet d'article 5 pourrait être modifié de manière que le lieu de réception et le lieu de livraison doivent tous deux être situés dans des États contractants, et la solution ne devrait pas être recherchée en application du projet d'article 83. Cet avis a bénéficié d'un certain soutien et on a dit qu'il fallait se garder d'une possible restriction du large

champ d'application du projet de convention dont le Groupe de travail était convenu précédemment.

224. En outre, il a été fait remarquer qu'une solution inspirée de l'article 31 des Règles de Hambourg pourrait être utile au regard de la crainte exprimée. Il a été suggéré d'adopter une approche similaire à celle du paragraphe 1 de l'article 31 autorisant un État contractant à différer la dénonciation des conventions antérieures auxquelles il était partie jusqu'à ce que les Règles entrent en vigueur. On a estimé que l'on pouvait régler tout problème quant aux règles qui s'appliqueraient lorsqu'un État avait ratifié le projet de convention et dénoncé les conventions auxquelles il avait été partie précédemment en adoptant une approche similaire à celle des paragraphes 1 et 4 de l'article 31 des Règles de Hambourg. Une autre réponse possible aux préoccupations concernant un manque d'harmonie potentiel tenant à la ratification du projet de convention et à la dénonciation des conventions antérieures par un État contractant serait d'exiger un grand nombre d'États pour l'entrée en vigueur du projet de convention dans le projet d'article 97.

225. Toujours à propos de cette question, on s'est dit préoccupé par la création éventuelle d'un vide juridique lorsqu'un État ratifiait le projet de convention et dénonçait toute convention à laquelle il était précédemment partie, conformément au projet d'article 83, alors que le projet de convention n'était pas encore entré en vigueur. Il a été noté que le paragraphe 3 ne semblait pas donner de règle claire à ce sujet. On a toutefois fait observer qu'il s'agissait là d'une question de principe que devrait trancher le Groupe de travail. Alors que l'approche du projet de convention en la matière était de laisser les États décider de la meilleure manière d'opérer une transition en douceur concernant les conventions auxquelles ils étaient parties, les Règles de Hambourg prenaient une autre orientation en prévoyant expressément les règles que les États devaient suivre à cet égard.

226. L'avis a été exprimé que, dans sa rédaction actuelle, le texte réglait le problème du vide juridique éventuel de la même manière qu'un certain nombre d'autres conventions antérieures: il laissait aux États le soin de décider comment éviter au mieux un tel vide lorsqu'ils passaient d'un régime juridique international à un autre, mais la règle exigeant la dénonciation des conventions précédentes lors de la ratification d'une nouvelle convention était, à juste titre, conservée dans le texte. Toutefois, on a soutenu le point de vue selon lequel il conviendrait de tenir compte de la procédure plus explicite prévue par l'article 31 des Règles de Hambourg, qui devrait être incorporée dans le texte du projet de convention car elle offrirait une règle claire dont les États avaient déjà l'expérience. Un aspect du paragraphe 4 de l'article 31 des Règles de Hambourg qui n'a pas été considéré comme entièrement satisfaisant était qu'il permettait à un État contractant de différer la dénonciation des conventions antérieures pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la nouvelle convention. Il a été suggéré de ne pas permettre de différer la dénonciation d'une convention antérieure pendant une période aussi longue dans le projet de convention.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 83:

227. Le Groupe de travail est convenu que:

- Le Secrétariat devrait revoir le texte du projet d'article 83 en vue d'adopter une approche similaire à celle du paragraphe 1 de l'article 31 des Règles de Hambourg.

Projet d'article 84. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par air

228. On a exprimé la crainte que des conflits surgissent entre le projet de convention et d'autres conventions régissant le transport unimodal non visées dans le projet d'article 84, car ce dernier faisait seulement en sorte d'éviter des conflits avec les conventions internationales régissant le transport de marchandises par air. On a suggéré que, dans la mesure où des conventions telles que la CMR ou la CIM-COTIF comportaient également une certaine dimension multimodale, elles soient aussi incluses dans le projet d'article 84 afin d'éviter tout conflit. Il a été proposé, pour remédier au problème perçu, de modifier le projet d'article 84 comme suit:

“Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer les dispositions d'une autre convention internationale concernant le transport de marchandises au contrat de transport dans la mesure où cette convention, conformément à ses propres dispositions, s'applique au transport de marchandises par différents modes de transport.”

229. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien, mais elle a aussi suscité une opposition ferme. De plus, il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait décidé, à ses dix-huitième et dix-neuvième sessions (voir A/CN.9/616, par. 225, 234 et 235, et A/CN.9/621, par. 204 à 206), d'insérer une disposition telle que le projet d'article 84 uniquement pour les conventions internationales concernant le transport de marchandises par air, et qu'il avait approuvé le projet d'article 84 tel qu'il figurait dans le texte. Il a été noté que le Groupe de travail avait examiné les préoccupations indiquées ci-dessus au paragraphe 228 à ses sessions précédentes, et qu'il avait décidé d'insérer un texte comme celui qui figurait au projet d'article 84 uniquement pour les conventions internationales concernant le transport de marchandises par air. Il a été rappelé que cette disposition avait été limitée à ces conventions parce qu'elles étaient les seules à étendre leur champ d'application au transport multimodal au point qu'un conflit entre elles et le projet de convention était inévitable. Il a également été noté que le projet d'article 84 n'aurait sans doute qu'une application mineure, car les contrats de transport multimodal combinaient rarement le transport maritime avec le transport par air. Cette décision antérieure a été soutenue au sein du Groupe de travail.

230. Malgré le large appui en faveur du maintien du projet d'article 84 tel qu'il était rédigé, on a noté qu'il pourrait y avoir aussi un domaine de conflit très particulier avec la CMR et la CIM-COTIF. En particulier, on s'est dit préoccupé par le trafic de ferry, et du cas spécial dans lequel les marchandises transportées par route ou par rail resteraient chargées sur le véhicule ou les wagons de chemin de fer pendant le voyage en ferry. On a dit qu'il faudrait une disposition dans le projet de convention pour faire en sorte qu'il n'entre pas en conflit avec la CMR et la CIM-COTIF dans ces cas très particuliers afin d'apaiser les craintes des États parties à ces instruments

à propos de conflits éventuels, mais qu'il ne devrait pas y avoir d'exception plus large pour le transport unimodal en tant que tel. Bien que des doutes aient été émis quant à l'existence d'un conflit avec le transport par ferry, le Groupe de travail a indiqué qu'il ne verrait pas d'inconvénient à examiner des solutions présentées dans des propositions écrites concernant ces conflits perçus avec les conventions régissant le transport unimodal. Il a aussi été souligné que certaines craintes avaient été mentionnées lors des sessions précédentes à propos du traitement du transport par ferry dans le cadre du projet de convention (voir A/CN.9/526, par. 222 à 224 et A/CN.9/621, par. 137, 138, 144 et 145), mais qu'aucune solution spécifique n'avait alors été proposée. Il a aussi été dit que, si le Groupe de travail adoptait une proposition de ce genre, il serait peut-être préférable que ce soit dans le contexte du projet d'article 26, ou par le biais des dispositions du chapitre 2 relatives au champ d'application, plutôt que dans le projet d'article 84.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 84:

231. Le Groupe de travail est convenu:

- Que le texte du projet d'article 84 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 devrait être conservé; et
- Qu'il examinerait des propositions écrites visant à éviter des conflits particuliers avec les conventions régissant le transport unimodal, et qui ne modifieraient pas sensiblement le projet d'article 84.

Poursuite de l'examen du projet d'article 84 sur les questions de conflit de conventions

232. Le Groupe de travail s'étant déclaré disposé à examiner des propositions de texte visant à répondre à des questions, soulevées plus tôt dans le cours de la session (voir par. 228 à 231 ci-dessus), concernant d'éventuels conflits entre le projet de convention et les conventions existantes régissant le transport unimodal, deux propositions écrites lui ont été soumises, à savoir:

“Article 5, paragraphe 1 bis

Nonobstant l'article 5, paragraphe 1, si les marchandises sont transportées par rail ou par route en vertu d'une convention internationale et si, pour une partie du voyage, elles sont transportées par mer, la présente Convention ne s'applique pas, à condition que, pendant le transport maritime, les marchandises restent chargées sur le wagon ou le véhicule.

Conventions internationales régissant le transport de marchandises

Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer les dispositions d'une des conventions suivantes en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention:

- a) Toute convention concernant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises par différents modes;
- b) Toute convention concernant le transport terrestre de marchandises dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport sur un navire de véhicules de transport terrestre; ou

c) Toute convention concernant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure, dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer."

233. À titre d'explication, on a indiqué que la première proposition avait adopté une approche consistant à réduire légèrement le champ d'application du projet de convention en ajoutant un paragraphe 1 *bis*, et qu'elle avait mis l'accent sur la question visée par la CMR et la CIM-COTIF du transport par ferry de wagons de chemin de fer et de véhicules sur lesquels les marchandises restaient chargées pendant tout le transport. La deuxième proposition, en revanche, avait opté pour une approche axée sur le conflit de conventions qui développait la disposition existante concernant le transport par air dans le projet d'article 84, et qui faisait référence aussi à des sources éventuelles de conflit avec la CMR et la CIM-COTIF, et avec la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ("CMNI"). On a expliqué que, dans les deux cas, les propositions visaient à éliminer seulement un conflit très limité et inévitable entre les conventions régissant le transport unimodal pertinentes et le projet de convention.

234. Le Groupe de travail a déclaré qu'il était partisan de trouver une solution à la question très limitée d'un éventuel conflit de lois évoquée dans les propositions présentées. Une légère préférence a été exprimée pour l'approche adoptée dans la deuxième proposition au paragraphe 232 ci-dessus, encore que l'on ait estimé que le paragraphe a) demandait quelque remaniement, et que le paragraphe b) était rédigé de façon un peu trop générale. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'examiner les deux approches, et d'établir un projet de texte allant dans le sens des propositions en vue de répondre aux préoccupations exprimées. En guise de clarification supplémentaire, il a été dit en réponse à une question que la première proposition au paragraphe 232 ci-dessus considérait que le projet de convention régirait les relations entre le transporteur routier et l'opérateur de ferry.

235. L'avis a été exprimé que l'on pouvait envisager une troisième solution pour éviter des conflits même limités de conventions, comme celle qui était adoptée dans la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises ("Convention de Vienne sur les ventes"), dont l'article 3-2 exclut les contrats dans lesquels la "part prépondérante" consiste en une fourniture de main d'œuvre ou d'autres services. Il a été suggéré d'utiliser une méthode similaire dans le projet de convention pour exclure le transport pour lequel la partie prépondérante était non maritime. Cette suggestion n'a pas été retenue par le Groupe de travail.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 84 sur les questions de conflit de conventions:

236. Le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait chercher une solution à la question très limitée d'un éventuel conflit de lois évoquée dans les propositions figurant au paragraphe 232 ci-dessus, et a prié le Secrétariat d'établir un texte fondé sur ces propositions.

Projet d'article 85. Limitation globale de la responsabilité

237. On a fait observer que le projet d'article 85 était peut-être rédigé de manière trop restrictive et avait besoin d'être clarifié. On a proposé en particulier d'insérer

les termes “ou de bâtiments de navigation intérieure” après “applicables à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer” et de supprimer la dernière partie de la phrase “ou la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes”. La première partie de la proposition a bénéficié d’un large appui, mais on a dit qu’il faudrait trouver une formulation appropriée pour couvrir à la fois les navires de mer et les bâtiments de navigation intérieure. En ce qui concerne la deuxième partie de la proposition, on a demandé s’il était nécessaire de supprimer le dernier membre de phrase, et il a été suggéré de le conserver. Il a été rappelé au Groupe de travail que les termes “en matière de créances maritimes” avaient été ajoutés pour tenir compte de la terminologie de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes de 1976 et de son Protocole de 1996. Il a été suggéré de ne pas les supprimer précipitamment.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d’article 85:

238. Le Groupe de travail est convenu:

- Qu’il faudrait trouver une formulation appropriée pour que la disposition couvre tous les types de bâtiments; et
- Que le Secrétariat devrait revoir la question et, si nécessaire, proposer des modifications au texte pour refléter le sujet des conventions en question, et examiner s’il est nécessaire de conserver dans le texte la dernière partie de la phrase “ou la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes”.

Projet d’article 86. Autres dispositions sur le transport de passagers et de bagages

Commentaires généraux

239. Le Groupe de travail est passé à l’examen du texte du projet d’article 86 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il lui a été rappelé qu’il était convenu que le projet de convention ne devrait pas s’appliquer aux bagages des passagers. Il a toutefois été dit que le projet d’article 86 était formulé de manière trop restrictive. Dans sa forme actuelle, il pouvait laisser entendre qu’un transporteur pourrait être tenu responsable en vertu du projet de convention tant qu’il ne l’était pas en même temps en vertu d’une convention ou d’une loi nationale applicable au transport des passagers et de leurs bagages. Pour traduire cette préoccupation, il a été suggéré de remplacer le membre de phrase “pour lesquels le transporteur est responsable” par le mot “couverts”.

240. Une autre proposition a été d’exclure expressément les bagages de passagers de la définition des “marchandises”, au paragraphe 25 du projet d’article premier, afin de préciser le champ d’application du projet de convention. Cependant, on a fait observer qu’exclure les bagages des passagers des définitions données dans le projet de convention reviendrait à les exclure aussi de ce dernier, ce qui serait sensiblement différent d’une exclusion de la seule responsabilité du transporteur à l’égard des bagages de passagers couverts par ailleurs par une loi interne ou une autre convention internationale. Dans cette dernière approche, il pourrait y avoir des circonstances dans lesquelles le projet de convention resterait applicable aux bagages de passagers.

241. Il y a eu un large accord au sein du Groupe de travail pour indiquer dans le projet de convention que celui-ci ne s'appliquait pas aux bagages de passagers. Cette exclusion ne devrait pas seulement s'appliquer à la responsabilité du transporteur, car le traitement des documents de transport et du droit de contrôle montrait clairement que le projet de convention portait sur les expéditions commerciales de marchandises et non sur les bagages de passagers. La question de savoir si la meilleure manière de formuler cette exclusion était de modifier la définition des marchandises au paragraphe 25 du projet d'article premier ou d'étendre le projet d'article 86 pourrait être examinée ultérieurement par le Groupe de travail en fonction des recommandations que ferait le Secrétariat après avoir examiné les implications des différentes options.

242. Il a en outre été noté qu'il faudrait également modifier le titre du projet d'article 86 pour refléter pleinement la position du Groupe de travail à l'égard de cette disposition, le libellé actuel pouvant laisser penser que le projet de convention s'appliquerait au préjudice ou aux dommages corporels subis par les passagers.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 86:

243. Le Groupe de travail est convenu que le Secrétariat devrait examiner les moyens possibles de régler la question des bagages de passagers et proposer des modifications au texte du projet d'article 86, soit en excluant ces bagages de la définition, soit en modifiant le texte du projet d'article ainsi que son titre.

Projet d'article 87. Autres dispositions sur les dommages causés par un accident nucléaire

244. Le Groupe de travail est passé à l'examen du texte du projet d'article 87 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. On a fait observer que ce projet d'article soulevait les mêmes préoccupations que le projet d'article 86, car le chapeau contenait une expression similaire "si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable." La suggestion de répondre à cette préoccupation en adoptant la même approche que pour le projet d'article 86 a recueilli un large appui. Il a été noté que le projet de convention devrait indiquer clairement que la responsabilité en cas de dommages causés par un accident nucléaire n'entraîne pas dans son champ d'application.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 87:

245. Le Groupe de travail est convenu que le Secrétariat devrait apporter les modifications nécessaires au texte du projet d'article 87 en suivant la même approche que celle adoptée pour le projet d'article 86.

Chapitre 20 – Clauses finales

Projet d'article 91. Dépositaire

246. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 91 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable et devait être retenu.

Projet d'article 92. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

247. Le Groupe de travail est passé à l'examen du texte du projet d'article 92 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

248. Le Groupe de travail a été informé qu'après avoir achevé l'examen du projet de convention à sa vingt et unième session, prévue à Vienne du 14 au 25 janvier 2008, il devrait en principe approuver officiellement le texte, qui serait distribué aux gouvernements pour observations écrites au cours du premier trimestre 2008, et soumis pour examen à la Commission à sa quarante et unième session annuelle (New York, 16 juin-11 juillet 2008). Il a été souligné qu'aucune recommandation ne serait faite en vue de la convocation d'une conférence diplomatique spéciale pour l'acte final d'adoption de la convention. Au lieu de cela, il était envisagé de soumettre le projet approuvé par la CNUDCI à l'Assemblée générale, qui serait priée d'adopter le texte final de la convention à sa soixante-troisième session annuelle, en faisant fonction de conférence de plénipotentiaires, vraisemblablement au dernier trimestre de 2008. Il faudrait ensuite laisser du temps au dépositaire pour établir le texte original de la convention, qui ne pourrait probablement pas être ouverte à la signature avant le premier trimestre de 2009.

249. De l'avis général, il était prématuré d'insérer des dates précises dans les crochets au stade actuel des négociations. En réponse à une question, il a été précisé que le paragraphe 1 du projet d'article 92 permettait, dans sa version actuelle, d'ouvrir la convention à la signature soit pendant une certaine période au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York seulement, soit à une date donnée en un endroit différent avant la période ordinaire de signature au Siège de l'ONU. Cette dernière possibilité était laissée ouverte pour le moment, pour le cas où un État souhaiterait accueillir une conférence diplomatique ou une cérémonie de signature.

250. En réponse à une autre question, il a été précisé qu'une cérémonie de signature n'aurait pas le caractère d'une conférence diplomatique, car la convention aurait déjà alors été officiellement adoptée par l'Assemblée générale. Néanmoins, tout signataire de la convention lors d'une cérémonie de signature serait tenu de justifier des pleins pouvoirs nécessaires conformément à la pratique du dépositaire.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 92:

251. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 92 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable et serait complété selon que de besoin.

Projet d'article 93. Réserves

252. Il a été noté que le texte du projet d'article 93, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, avait été révisé pour tenir compte de la possibilité de formuler des réserves concernant les chapitres 15 et 16. Toutefois, comme le Groupe de travail avait décidé d'adopter une clause d'acceptation expresse par voie de déclaration (voir par. 202 à 205 et 216 à 218 ci-dessus), il a été proposé de supprimer les mots "autre que celles qui sont expressément autorisées" du projet d'article 93.

253. L'opinion a été émise que la poursuite de la discussion du projet d'article 83, qui pourrait inclure une proposition de modèle en matière de réserves, pourrait exiger que le texte du projet d'article 93 soit conservé tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, étant donné que le projet de convention devrait rester ouvert aux réserves. Il a été précisé que l'approche envisagée pour résoudre le problème d'un éventuel manque d'harmonie au sujet de l'article 83 reposait sur les déclarations, que le projet de convention autorisait en vertu du projet d'article 94, et qui n'étaient pas de même nature que les réserves.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 93:

254. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 93 devrait être modifié comme suit: "Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée."

Projet d'article 94. Procédure de déclaration et effet des déclarations

255. Le Groupe de travail est passé à l'examen du texte du projet d'article 94 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a d'abord été estimé que les termes "modifier" et "modification", au paragraphe 4, devaient être supprimés, car les seules déclarations envisagées par le projet de convention (à savoir les déclarations d'acceptation expresse concernant le chapitre 15 sur la compétence, et le chapitre 16 sur l'arbitrage) n'étaient pas, par nature, susceptibles d'être modifiées. Il a toutefois été répondu que, si le Groupe de travail décidait dans l'avenir d'insérer une disposition autorisant des déclarations pour l'application des lois nationales dans les situations visées au projet d'article 26 (voir A/CN.9/621, par. 189 à 192), il pourrait y avoir des circonstances dans lesquelles les États auraient besoin de modifier leurs déclarations. Pour tenir compte de cette préoccupation, le Groupe de travail est convenu de mettre le terme "modification" entre crochets jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur le projet d'article 26 *bis*.

256. On a exprimé la crainte que le texte du paragraphe 4 du projet d'article 94 ne soit trop général et risque d'être interprété comme signifiant que les États étaient autorisés à faire n'importe quel type de déclaration. Il a été proposé d'aligner la formulation du paragraphe 4 sur celle du projet d'article 93 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Certains États se sont également dit préoccupés par le fait qu'ils n'étaient pas familiarisés avec les déclarations en tant qu'instruments du droit international.

257. En réponse, il a été souligné que, dans le domaine du droit international privé et du droit commercial uniforme, la pratique s'était imposée de faire la distinction entre, d'une part, les déclarations concernant le champ d'application, qui étaient admises dans les instruments de droit uniforme sans être soumises à un système d'acceptations et d'objections par les États contractants et, d'autre part, les réserves, qui déclenchaient un mécanisme formel d'acceptations et d'objections conformément à la pratique en matière de traités internationaux, comme le prévoyaient par exemple les articles 20 et 21 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969.

258. Comme le projet de convention traitait de dispositions juridiques qui s'appliqueraient non aux relations mutuelles entre les États, mais à des opérations commerciales privées, il a été estimé que des déclarations serviraient mieux les objectifs du projet de convention que des réserves, dans le sens où ce terme était

interprété dans la pratique des traités internationaux. Les dispositions récentes d'instruments de la CNUDCI, telles que les articles 25 et 26 de la Convention des Nations Unies sur les garanties indépendantes et les lettres de crédit stand-by (New York, 1995) et les articles 19 et 20 de la Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux (New York, 2005), appuyaient ces conclusions de même que les dispositions finales d'instruments de droit international privé établis par d'autres organisations internationales, par exemple les articles 54 à 58 de la Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Le Cap, 2001) et les articles 21 et 22 de la Convention sur la loi applicable à certains droits sur des titres détenus auprès d'un intermédiaire (La Haye, 2002), conclue par la Conférence de La Haye de droit international privé.

259. Toutefois, dans la pratique de la CNUDCI et d'autres organisations internationales telles que l'Unidroit et la Conférence de La Haye, les États n'étaient pas libres de soumettre des déclarations qui, par principe, n'étaient possibles que lorsqu'elles étaient explicitement autorisées. Si une déclaration était utilisée sans autorisation expresse, elle serait traitée comme une réserve. En conséquence, il a été estimé qu'il n'était pas absolument nécessaire de mentionner dans le projet d'article 94 qu'aucune déclaration autre que celles qui étaient expressément autorisées n'était admise, mais qu'une telle disposition restrictive pouvait être insérée si le Groupe de travail le souhaitait.

260. La question a été posée de savoir si le paragraphe 3 du projet d'article 94 signifiait que des déclarations pouvaient être faites à tout moment, alors que le paragraphe 1 semblait uniquement autoriser les déclarations faites lors de la signature. Il a été précisé que le paragraphe 3 se contentait d'indiquer une procédure générale pour les déclarations, et que les dispositions du projet de convention permettant d'y recourir préciseraient le moment où elles pourraient être faites. Il a été rappelé en particulier que dans les chapitres 15 et 16, le projet de convention autoriserait que des déclarations concernant la compétence et l'arbitrage soient faites à tout moment.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 94:

261. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 94, tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81, était acceptable quant au fond. Le Secrétariat a toutefois été prié d'examiner le paragraphe 4 pour veiller à ce que le texte soit aligné sur la pratique et l'interprétation du droit international privé.

Projet d'article 95. Effet dans les unités territoriales nationales

262. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 95 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable et devrait être conservé.

Projet d'article 96. Participation d'organisations régionales d'intégration économique

263. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 96 tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable et devrait être conservé, sous réserve de l'addition d'une note de bas de page indiquant dans quels

instruments de la CNUDCI ou autres instruments internationaux une disposition similaire avait déjà été utilisée, ce qui aiderait le Groupe de travail à poursuivre son examen du projet d'article.

Projet d'article 97. Entrée en vigueur

Commentaires généraux

264. Le Groupe de travail a ensuite examiné le texte du projet d'article 97 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. Il a été fait observer que ce projet de disposition comportait deux séries de variantes entre crochets concernant, d'une part, le délai entre la date de dépôt du dernier instrument de ratification et l'entrée en vigueur de la convention et, d'autre part, le nombre de ratifications, d'acceptations, d'approbations ou d'adhésions requis pour que la convention entre en vigueur.

Nombre de ratifications requis

265. Dans le souci d'éviter de compromettre davantage l'unification des régimes internationaux régissant le transport de marchandises par mer, il a été suggéré de demander dans le projet d'article 97 un nombre élevé de ratifications, par exemple 30. À l'appui de cette suggestion, on a fait valoir qu'on aurait ainsi plus de chances de réduire la fragmentation susceptible de naître en cas de ratification par certains, mais pas par la totalité, des États parties aux régimes existants dont il est question au paragraphe 222 ci-dessus. Il a en outre été indiqué que l'on souhaitait que la convention ait une portée aussi internationale que possible et que ce résultat avait plus de chances d'être atteint si le nombre de ratifications requis était plus élevé. Cette proposition a bénéficié d'un certain appui. On a toutefois fait observer qu'il faudrait peut-être longtemps pour obtenir 30 ratifications et qu'en exigeant un nombre aussi élevé, on avait peu de chances de créer une dynamique incitant un État à ratifier.

266. Le nombre de ratifications requis pour l'entrée en vigueur dépendrait, pensait-on, de l'issue du compromis global relatif aux limites de responsabilité du transporteur (voir par. 135 et 158 ci-dessus), de sorte que le Groupe de travail ne pouvait pas encore fixer de chiffre définitif. En tout état de cause, l'exigence de 30 ratifications a été jugée excessive et on a dit qu'il serait préférable de prévoir un nombre plus petit, plus proche de trois ou cinq, afin à la fois de permettre une entrée en vigueur relativement rapide de la convention et de donner aux États qui tenaient à la ratifier et à moderniser leur législation la possibilité de le faire au plus vite. Certains ont aussi estimé qu'une entrée en vigueur rapide pourrait contribuer à prévenir l'élaboration d'instruments régionaux ou nationaux. L'adoption d'un nombre très faible de ratifications a toutefois aussi suscité des craintes au motif qu'il serait contre-productif de créer un autre régime au succès limité dans le domaine du transport international de marchandises par mer. À ce propos, un avis a de nouveau été exprimé en faveur d'une clause dite "couperet" selon laquelle le projet de convention viendrait à expiration après un certain délai. On s'est toutefois fermement opposé à l'adoption d'une telle clause au motif que cela serait extrêmement inhabituel dans une convention et contraire à l'esprit d'un tel instrument international. Il a été indiqué qu'en tout état de cause un État pouvait décider à tout moment de dénoncer la convention et qu'il était donc inutile de

prévoir une clause couperet pour le cas où la convention n'entrerait en vigueur qu'avec un petit nombre de ratifications.

267. En réponse aux craintes concernant le temps qu'il faudrait pour obtenir 30 ratifications, on a signalé que la Convention de Montréal en exigeait autant et était malgré tout entrée en vigueur très rapidement. On a toutefois attiré l'attention sur le fait que des instruments ne couvrant pas les mêmes modes de transport n'étaient pas forcément comparables, les secteurs concernés étant assez différents.

268. L'idée d'exiger 20 ratifications pour l'entrée en vigueur a bénéficié d'un certain appui dans le Groupe de travail. Selon une autre suggestion, on pourrait ajouter un calcul à cette disposition, en exigeant, pour l'entrée en vigueur, qu'un volume minimum d'échanges mondiaux ou un pourcentage minimum de la flotte mondiale soit couvert par les États ratifiants. On a cependant estimé qu'il serait assez difficile d'effectuer ce calcul avec précision.

269. Il a été indiqué que le nombre de trois ou de cinq ratifications serait peut-être trop faible pour parvenir à une uniformité quelconque, mais qu'un certain nombre d'autres conventions maritimes soumettaient l'entrée en vigueur à une moyenne de 10 ratifications, qui semblait être un nombre optimal. La proposition d'exiger 10 ratifications a bénéficié d'un certain appui.

Moment de l'entrée en vigueur

270. Le Groupe de travail n'a pas émis d'opinion très arrêtée concernant le délai à exiger entre le dépôt du dernier instrument de ratification requis et l'entrée en vigueur de la convention.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 97:

271. Concernant les paragraphes 1 et 2, le Groupe de travail est convenu:

- Que le mot "[troisième]" devrait être remplacé par "[cinquième]" et que la variante "[vingtième]" devrait être conservée dans le texte;
- Que les variantes "[d'un an]" et "[de six mois]" devraient toutes deux être conservées; et
- Que le libellé du projet d'article 97 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était par ailleurs acceptable.

Projet d'article 98. Révision et amendements

Commentaires généraux

272. Le Groupe de travail a ensuite examiné le libellé du projet d'article 98 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. On a mentionné la note 255 qui indiquait que les procédures d'amendement étaient peu fréquentes dans les textes de la CNUDCI et on a estimé que, pour modifier le texte, on pouvait simplement s'en remettre, si nécessaire, à la pratique générale des traités, conformément à la Convention de Vienne sur le droit des traités.

273. Il a toutefois été indiqué que l'absence d'une disposition relative aux amendements risquait d'être jugée inhabituelle, la pratique courante, malgré l'existence de la Convention de Vienne sur le droit des traités, étant d'inclure de

telles dispositions dans les conventions. On a estimé que le fait de ne pas en prévoir en l'espèce risquait de laisser croire à tort qu'aucun amendement n'était possible. Le maintien de ce projet de disposition a été soutenu.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 98:

274. Le Groupe de travail est convenu que le libellé du projet d'article 98 figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81 était acceptable.

Projet d'article 99. Amendement des limites

Commentaires généraux

275. Bien que le Groupe de travail ait décidé précédemment de placer le projet d'article 99 entre crochets dans le cadre du consensus provisoire sur les limites de responsabilité du transporteur dans le projet de convention (voir par. 135 et 158 ci-dessus), quelques remarques techniques lui ont été faites sur le texte du projet d'article figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81. En particulier, il a été suggéré de remplacer les termes "États contractants", au paragraphe 2, par "États Parties" en raison de la Convention de Vienne sur le droit des traités, et de manière à faire référence aux États qui étaient liés par le texte, et non seulement à ceux qui l'avaient ratifié. Il a été suggéré aussi, pour raccourcir le délai requis pour l'application de la procédure, de supprimer du paragraphe 6 les termes "ne peut être examiné" et de les remplacer par "ne peut prendre effet".

276. On a indiqué aussi qu'une autre proposition concernant la procédure de modification avait été soumise à une session antérieure (A/CN.9/WG.III/WP.77), mais que les autres commentaires à cet égard seraient réservés, en attendant la décision qui serait prise quant au sort du projet d'article 99.

Conclusions du Groupe de travail concernant le projet d'article 99:

277. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 99 devrait être placé entre crochets (voir par. 166 ci-dessus).

Projet d'article 100. Dénonciation de la présente Convention

Commentaires généraux

278. Le Groupe de travail est convenu que le texte du projet d'article 100 était acceptable tel qu'il figurait dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

Autres observations concernant le projet d'article 89 sur les contrats de volume

279. Une délégation a regretté que l'on n'ait pas prévu suffisamment de temps à l'ordre du jour pour examiner plus avant le projet d'article 89 sur les contrats de volume, et la définition de ces contrats au paragraphe 2 du projet d'article premier. Il a été dit de nouveau à ce propos que l'on craignait que les dispositions du projet de convention relatives aux contrats de volume ne permettent une dérogation trop large aux dispositions obligatoires du projet de convention. Cette délégation a formulé une réserve expresse à l'égard des dispositions sur les contrats de volume et a exprimé le souhait que la question soit examinée plus avant, car à son avis elle ne faisait pas l'objet d'un consensus.

280. Le Groupe de travail a pris note de cette déclaration. On a fait observer qu'il avait examiné la question des contrats de volume lors de la troisième lecture du projet de convention à sa dernière session (voir A/CN.9/621, par. 161 à 172), et que le sujet n'était pas inscrit à l'ordre du jour de sa session en cours.

III. Questions diverses

Planification des travaux futurs

281. Le Groupe de travail a pris note du fait que sa vingt et unième session était prévue du 14 au 25 janvier 2008 à Vienne, et qu'il y serait procédé à un dernier examen du projet de convention, en vue de soumettre à la Commission, à sa quarante et unième session en 2008 le texte qu'il aura approuvé.
