

### III. RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT

#### A. Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : compilation d'observations de gouvernements et d'organisations internationales sur le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/319 et Add.1 à 5)

##### TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
[A/CN.9/319]	
INTRODUCTION .....	162
COMPILATION D'OBSERVATIONS .....	162
<i>Etats</i>	
Canada .....	162
Danemark .....	164
Espagne .....	165
Etats-Unis d'Amérique .....	165
Philippines .....	167
Pologne .....	168
Suède .....	168
Union des Républiques socialistes soviétiques .....	169
<i>Organisations internationales intergouvernementales</i>	
Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) .....	170
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) .....	171
Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) .....	171
<i>Organisations internationales non gouvernementales</i>	
Chambre internationale de la marine marchande .....	172
Comité international des transports ferroviaires .....	173
Conseil des associations nationales d'armateurs d'Europe et du Japon (CENSA) ...	173
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) .....	173
Union internationale des chemins de fer .....	173
[A/CN.9/319/Add.1]	
COMPILATION D'OBSERVATIONS .....	174
<i>Etats</i>	
Maroc .....	174
Mexique .....	178
République fédérale d'Allemagne .....	180
<i>Organisation internationale non gouvernementale</i>	
Union internationale des transports routiers .....	182
[A/CN.9/319/Add.2]	
Norvège .....	183
[A/CN.9/319/Add.3]	
COMPILATION D'OBSERVATIONS .....	183

<i>Etats</i>	<i>Pages</i>
Finlande.....	183
Pays-Bas.....	185
République démocratique allemande.....	186
Trinité-et-Tobago.....	187
[A/CN.9/319/Add.4]	
Association internationale des ports (AIP).....	187
[A/CN.9/319/Add.5]	
Irlande.....	188

[A/CN.9/319]

### Introduction

1. A sa dix-septième session en 1984, la Commission a confié à son groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux la tâche d'élaborer des règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport<sup>1</sup>. Le Groupe de travail a entamé ses travaux à sa huitième session en 1985 par un examen approfondi des questions liées à la responsabilité des exploitants de terminaux de transport (A/CN.9/260). A sa neuvième session en 1986, le Groupe de travail s'est lancé dans un premier examen des projets d'articles des règles uniformes rédigés par le secrétariat et a établi les projets d'articles premier, 2, 3 et 4 qui devaient servir de base à la poursuite des consultations menées par les délégations, ainsi qu'à ses travaux futurs (A/CN.9/275). A sa dixième session en 1987, le Groupe de travail a examiné les projets d'articles qu'il avait établis et d'autres projets d'articles révisés ou établis par le secrétariat (A/CN.9/287). A sa onzième session en 1988, il a examiné tous les articles du projet de règles uniformes et recommandé l'adoption des règles uniformes sous la forme d'une convention (A/CN.9/298). Au cours de cette session, un groupe de rédaction a été chargé d'incorporer au texte les décisions prises par le Groupe de travail et d'établir des versions concordantes du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international dans les six langues de l'Organisation des Nations Unies. Le Groupe de travail a ensuite examiné et approuvé les articles et le titre du projet de convention. On trouvera le texte du projet de convention à l'annexe I du document A/CN.9/298.

2. A sa vingt et unième session en 1988, la Commission a prié le Secrétaire général de communiquer le projet de convention à tous les Etats et à toutes les organisations internationales intéressées de façon que ceux-ci puissent soumettre leurs observations et elle a prié le Secrétariat d'établir une compilation de ces observations et de la distribuer le plus tôt possible avant la vingt-deuxième

session de la Commission<sup>2</sup>. La présente compilation est soumise à la Commission conformément à sa décision.

3. Au 18 janvier 1989, le Secrétariat avait reçu des réponses des Etats et organisations internationales suivants :

*Etats* : Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Philippines, Pologne, Suède et Union des Républiques socialistes soviétiques;

*Organisations internationales intergouvernementales* : Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, Organisation de l'aviation civile internationale et Programme des Nations Unies pour l'environnement;

*Organisations internationales non gouvernementales* : Chambre internationale de la marine marchande, Conseil des associations nationales d'armateurs d'Europe et du Japon, Comité international des transports ferroviaires, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés et Union internationale des chemins de fer.

### Compilation d'observations

#### *Etats*

#### CANADA

[Original : anglais]

#### 1. Observations d'ordre général

Les autorités canadiennes se félicitent de pouvoir présenter des observations à propos du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, tel qu'établi par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux.

Les autorités canadiennes notent que le projet de convention interdira aux parties de convenir par contrat d'une exonération de responsabilité ou de convenir de

<sup>1</sup>Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa dix-septième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-neuvième session, Supplément n° 17 (A/39/17)*, par. 113.

<sup>2</sup>Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt et unième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-troisième session, Supplément n° 17 (A/43/17)*, par. 29.

limites de responsabilité inférieures à celles prévues dans la Convention, question qui était jusqu'ici, au Canada, laissée aux seules parties à un contrat. Les autorités canadiennes ont donc procédé à une large consultation auprès des milieux intéressés, afin d'obtenir leur avis sur les incidences de la Convention sur leur liberté contractuelle. De nouvelles consultations seront nécessaires afin de concilier les avis exprimés à cette occasion. Les présentes observations ne constituent donc que l'avis préliminaire des autorités canadiennes sur le projet de convention.

Au Canada, les exploitants de terminaux de transport et les utilisateurs de leurs services relatifs au transport ne sont pas unanimes quant aux limites de responsabilité proposées dans le projet de convention. Il semblerait utile de réexaminer ces limites de responsabilité, afin d'en vérifier la compatibilité avec les limites applicables actuellement à l'échelon international aux transporteurs et notamment aux transporteurs maritimes.

Outre leurs consultations avec les milieux intéressés, les autorités canadiennes ont également consulté les gouvernements provinciaux et territoriaux du Canada à propos du projet de convention. Elles ont conclu que la mise en œuvre de la Convention au Canada serait facilitée si celle-ci comportait une clause relative aux Etats fédéraux.

En principe, le Canada ne juge pas nécessaire que soient autorisées des réserves à des conventions telles que le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, position qui sera toutefois, naturellement, fonction du libellé définitif du projet de convention.

Le Canada a établi les présentes observations en ayant présent à l'esprit la nécessité de maintenir à un niveau raisonnable les coûts d'exploitation des terminaux. Les observations clause par clause ci-après ont été élaborées étant entendu qu'un dédommagement raisonnable et approprié peut contribuer à favoriser le développement et la prospérité du commerce international. Le Canada estime que la Convention doit tenir compte des besoins des principaux acteurs, dans un domaine en évolution rapide, compte tenu tant des techniques applicables que de la complexité des opérations effectuées par les exploitants de terminaux.

## 2. Commentaire clause par clause

### Article premier. Définitions

Il faudrait préciser pourquoi le terme "marchandises", au paragraphe 1 *b*, doit être défini comme désignant également les conteneurs, notamment dans les cas où le conteneur est fourni par le transporteur et non par le chargeur. Si les conteneurs sont inclus dans cette définition, il faudrait envisager de traiter différemment dans la Convention les conteneurs et leur contenu.

Le mot "deux" précédant les mots "Etats différents" est tautologique et devrait être supprimé.

### Article 2. Champ d'application

Le champ d'application se fonde sur les définitions des "services relatifs au transport" et du "transport international" et, en dernière analyse, en vertu de l'article 2 *a*, sur "l'établissement" de l'exploitant. Il semblerait préférable que la Convention soit applicable lorsque les services

relatifs au transport sont fournis dans un Etat partie à la Convention. Un tel critère serait conforme aux règles de conflits de loi du droit international privé visées au paragraphe 2 *b*, ainsi qu'aux conventions internationales de transport actuelles. Il se poserait ainsi moins de problèmes d'application. Dans sa rédaction actuelle, le projet de convention risquerait de ne pas être applicable à tous les exploitants de terminaux de transport du Canada participant au commerce international, ce qui nuirait à l'harmonisation recherchée.

### Article 4. Emission d'un document

Dans le cas d'une cargaison en conteneurs, il est en général impossible à l'exploitant d'avoir une idée de l'exactitude d'un document décrivant les marchandises et leur état. L'imposition de procédures d'inspection détaillées et l'émission de reçus augmenteraient le coût de la manutention des conteneurs et diminueraient nettement l'efficacité de cette manutention. L'absence d'inspections et de reçus ne suscite pas de mécontentement parmi les clients des terminaux de conteneurs et les autres parties intéressées aux marchandises ainsi transportées. Il semblerait préférable d'exempter les marchandises en conteneurs des dispositions de l'article 4.

De fait, l'émission d'un reçu pour les marchandises réceptionnées serait une nouveauté, qui risquerait d'entraîner une forte augmentation de la responsabilité des exploitants de terminaux.

Il faudrait envisager de stipuler qu'un document doit être émis si le client en fait la demande, notamment afin de préciser l'application de la présomption sauf preuve contraire visée au paragraphe 2.

### Article 5. Fondement de la responsabilité

Il serait bon d'ajouter à l'article 5 les mots "sous réserve des dispositions de l'article 10" afin de rappeler par référence le droit qu'a l'exploitant de retenir les marchandises dans certains cas.

### Article 6. Limites de la responsabilité

Le projet de convention sera sans doute plus largement accepté si les limites standard de responsabilité qu'il fixe sont compatibles avec les limites applicables actuellement aux transporteurs et notamment aux transporteurs maritimes.

Peut-être faudrait-il fixer des limites distinctes de responsabilité pour les conteneurs, afin que le poids du conteneur ne soit pas ajouté à celui des marchandises lorsqu'il faudra calculer la responsabilité sur la base du poids des marchandises.

### Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Cette disposition semble indiquer que l'exploitant perdra le bénéfice des limites de responsabilité qui seront fixées par la convention si lui-même, ou ses préposés ou mandataires n'agissant pas dans l'exercice de leurs fonctions, commettent des actes délictueux ou quasi délictueux. L'harmonisation du droit et l'acceptation du projet de convention seraient davantage favorisées si l'exploitant ne perdait le droit de limiter sa responsabilité que lorsqu'il

était prouvé que la perte, le dommage ou le retard résultaient de ses propres actes ou omissions, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulteraient probablement. Une telle règle inclurait les actes ou omissions de préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, mais non ceux de préposés ou mandataires n'agissant pas dans l'exercice de leurs fonctions. Ainsi le régime de responsabilité établi par le projet de convention serait similaire à celui instauré par les Règles de La Haye, de La Haye/Visby et de Hambourg.

*Article 9. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses*

L'article laisse entendre que l'exploitant peut ne pas avoir à prendre les mesures de protection visées au paragraphe 9 a lorsque les marchandises sont marquées comme marchandises dangereuses ou lorsque l'exploitant a connaissance de leur caractère dangereux. Il semblerait logique d'autoriser expressément l'exploitant à prendre de telles mesures, même lorsqu'il a connaissance du fait que les marchandises sont dangereuses ou lorsque celles-ci sont marquées comme il convient, en raison du risque imputable à un défaut ou à un vice inhérent aux marchandises elles-mêmes ou à leur emballage, ou à la faute d'un tiers.

*Article 10. Sûreté portant sur les marchandises*

Dans certaines juridictions canadiennes, l'exploitant est maintenant habilité à retenir le conteneur au même titre que les marchandises. L'article, qui a pour objet d'aider l'exploitant, mettrait donc certains exploitants canadiens dans une situation moins favorable que celle qu'ils connaissent en vertu de la loi actuellement en vigueur.

Le lien établi dans l'article entre l'exploitant et le propriétaire des marchandises n'existe pas ailleurs dans le projet de convention. Dans les autres articles, il est clair que l'exploitant est un intermédiaire. Normalement, il n'est pas en contact avec le propriétaire et, souvent, ne sait pas, ni n'a besoin de savoir qui est le propriétaire. En outre, dans les transactions internationales, la question de savoir qui est le propriétaire et quand la propriété est transférée est souvent très délicate. On peut se demander si l'exploitant ne devrait pas être tenu de s'efforcer de résoudre cette question ou, sinon, d'attendre qu'un tribunal se soit prononcé avant d'être habilité à exercer son moyen de recours. On peut également se demander si le propriétaire devrait recevoir notification de l'exploitant avant que ce dernier n'exerce son droit de rétention.

*Article 11. Avis de perte, de dommage ou de retard*

Le paragraphe 11-1 pourrait être modifié comme suit : "la personne habilitée à en prendre livraison des mains de l'exploitant", afin d'éviter toute incertitude en cas d'opération de transport combiné ou d'utilisation de conteneurs.

Le paragraphe 11-2 pourrait être modifié comme suit : "si l'avis n'est pas donné à l'exploitant...".

*Article 12. Prescription des actions*

En cas d'action récursoire, l'exploitant est mis dans une situation de grande incertitude par le paragraphe 12-5. Il semblerait justifié d'étudier plus avant la question du délai de prescription pour les actions récursoires. Comme ce paragraphe est rédigé, une action en dédommagement pourrait être intentée plusieurs années après l'exécution de services relatifs au transport par l'exploitant; il suffirait pour cela qu'elle soit entamée dans les 90 jours suivant le règlement de la réclamation initiale ou le jugement en la matière. Il pourrait être souhaitable d'établir un délai plus restrictif pour les actions récursoires; ou bien, l'on pourrait ajouter dans la disposition, afin de réduire les incertitudes de l'exploitant, que les règles de procédure de l'Etat où l'action est intentée doivent être respectées.

DANEMARK

[Original : anglais]

Avant d'examiner un certain nombre de points précis touchant divers articles du projet de convention, le Gouvernement danois tient à souligner qu'il approuve toute tentative visant à promouvoir une harmonisation et une unification progressives du droit commercial international.

On notera, toutefois, que la position qu'adoptera en dernière analyse le Gouvernement danois sur l'éventuelle ratification de cette convention dépendra de la décision définitive qui sera prise à propos de la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978, dite "Règles de Hambourg" et de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980, dite "Convention sur le transport multimodal". Le Gouvernement danois n'a pas encore pris de décision quant à la ratification de ces conventions.

Les points ci-après touchant divers articles du projet de convention sont présentés sans préjudice de la position définitive qu'adoptera le Gouvernement danois sur cette question.

*Titre de la convention*

Le projet de convention ne traite pas seulement de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, mais aussi de la question des sûretés des exploitants sur les marchandises. Il serait souhaitable que cette notion figure dans le titre de la convention.

*Articles premier et 2. Définitions et champ d'application*

Le champ d'application du projet de convention n'est pas défini de manière suffisamment claire. On devrait envisager de limiter la période de responsabilité à la période effective d'"entreposage" afin d'écartier tout risque de conflit avec d'autres conventions de transport.

*Article 6. Limites de la responsabilité*

Le fait que les limites de responsabilité prévues à l'article 6 peuvent varier selon que le transport international de marchandises comprend ou non un transport par mer ou par voie d'eau intérieure risque d'être source de

problèmes. En outre, il est absolument indispensable que ces limites correspondent à celles qui sont prévues dans d'autres conventions de transport.

*Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité*

La raison pour laquelle l'article 8-1 va plus loin en matière de responsabilité que les dispositions similaires des Règles de Hambourg (art. 8-1) et de la Convention sur le transport multimodal (art. 21-1) n'apparaît pas clairement dans la mesure où il entraîne une responsabilité illimitée pour l'exploitant, lorsque la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ses préposés ou mandataires qui savaient que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

*Article 10. Sûreté portant sur les marchandises*

La prudence voudrait que l'on stipule expressément que si l'exploitant retient des marchandises et les vend par la suite, il ne peut le faire que pour couvrir ses frais et créances réels.

*Article 12. Prescription des actions*

Le délai de prescription de deux ans n'est pas conforme aux autres conventions de transport, pas plus que la disposition relative à l'action récursoire énoncée au paragraphe 5. Or, dans ce domaine, la conformité est souhaitable.

ESPAGNE

[Original : espagnol]

*Première observation*

*Article 7, paragraphe 3, première ligne*

Après le mot "montant", à la fin de la première ligne, il conviendrait d'insérer le mot "cumulatif".

Cette proposition vise à clarifier le texte dont le libellé actuel est ambigu en ce qui concerne la possibilité pour le demandeur de se fonder sur des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues par la Convention.

*Seconde observation*

*Article 8, paragraphe 1, dernière ligne*

Il conviendrait d'ajouter à la fin de ce paragraphe une disposition ainsi libellée : "sous réserve qu'ils se soient produits dans le cadre de l'exécution des obligations contractuelles de l'exploitant".

Si cette proposition était retenue, elle apporterait une solution équitable aux problèmes que pose la déchéance du droit de l'exploitant de se prévaloir des limites de responsabilité.

La responsabilité de l'ETT et l'étendue de sa responsabilité en cas de faute dolosive de ses préposés sont fondées notamment sur la doctrine traditionnelle de la "*culpa in eligendo*" (responsabilité du maître ou commettant quant aux faits de ses domestiques et préposés). Il est incontestablement excessif de faire porter une responsabilité illimitée à l'ETT lorsque l'acte préjudiciable de ses préposés

ou agents dont est victime son client s'est produit non seulement dans le cadre des fonctions exercées par lesdits préposés ou agents, mais aussi en dehors de ce cadre. Lorsque ses préposés ou agents ont agi hors du cadre professionnel, l'exploitant devrait pouvoir se prévaloir des limites de responsabilité.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

[Original : anglais]

I. *Questions préliminaires*

A. *Durée de la responsabilité d'un exploitant de terminal de transport : comment combler les lacunes*

Le projet de convention a pour objet de combler les lacunes qui existent entre les différents régimes juridiques. Or toutes ces lacunes ne sont pas comblées de manière satisfaisante. C'est pourquoi nous proposons une modification importante de l'article 3 qui stipule que l'exploitant est responsable des marchandises "à partir du moment où il les a prises en garde et jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition". Ce libellé ne comble pas totalement la lacune qui existe entre l'exploitant de terminal de transport et le transporteur maritime dans les pays (comme les Etats-Unis) qui continuent d'appliquer les Règles de La Haye. Aussi sommes-nous en faveur d'un libellé qui rendrait le nouvel instrument applicable toutes les fois où aucun autre régime ne s'applique. Nous proposons donc que, dans l'article 3, la période pendant laquelle l'exploitant de terminal de transport est responsable des marchandises soit définie comme suit :

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où les règles de droit régissant le transport cessent de s'appliquer jusqu'au moment où les règles régissant le transport suivant commencent à s'appliquer.

Les Etats-Unis sont prêts à envisager d'autres libellés qui permettraient de concilier l'application des Règles de La Haye et celle des autres règles régissant les exploitants de terminaux de transport. Toutefois, nous insistons sur le fait qu'il est indispensable d'envisager l'application des Règles de La Haye. Dans le cas contraire, les règles régissant les exploitants de terminal de transport s'en trouveraient considérablement affaiblies.

On pourrait avancer que le projet de convention ne devrait être adapté qu'aux Règles de Hambourg. Nous ne sommes pas de cet avis. L'instrument régissant la responsabilité des exploitants de terminaux de transport ne doit pas être considéré comme un prolongement des Règles de Hambourg. Il s'agit d'un instrument entièrement indépendant. Nous estimons que le régime régissant les ETT doit être conçu de façon à s'appliquer jusqu'au moment où tout régime applicable au transport s'applique. La convention aura un caractère polyvalent et sera donc plus largement acceptée si elle est conçue de façon à être compatible avec les Règles de La Haye, de Visby ou de Hambourg.

**B. Application du projet d'instrument aux entreprises de manutention couvertes par les règles de droit applicables aux transports**

Cette question est liée à la précédente. Les Etats-Unis estiment que le régime de responsabilité des exploitants de terminaux de transport est distinct de celui des transporteurs. Aussi lorsque les règles juridiques visant le transport s'appliquent, celles concernant les exploitants de terminaux de transport n'ont-elles pas lieu de s'appliquer.

Les transporteurs maritimes ont introduit un certain degré d'uniformité en prévoyant dans leurs connaissances que tout dépositaire visé au connaissance bénéficie des moyens de défense ouverts à un transporteur en vertu du connaissance. On peut supposer que des négociations entre les transporteurs et les entreprises de manutention pourraient réduire le coût de chargement et de déchargement du navire en supprimant la double assurance. Toutefois, la jurisprudence n'est pas encore uniforme sur ce point. Ainsi, d'une part, les exploitants de terminaux de transport situés dans des ports de chargement et de déchargement de marchandises dont le transport est prévu dans un connaissance port à port et, d'autre part, ces mêmes exploitants et d'autres exploitants situés à l'intérieur d'un pays qui ont la garde de marchandises couvertes par un connaissance direct multimodal sont tous soumis aux mêmes règles de responsabilité. Ils sont tous traités de la même façon que les transporteurs. Les exploitants de terminaux de transport, y compris les entrepreneurs de manutention, préféreraient un régime de responsabilité uniforme quand il peut être prévu dans une clause du connaissance.

C'est pourquoi les Etats-Unis proposent que la dernière phrase de l'alinéa *a* de l'article premier soit modifiée comme suit :

Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dans la mesure où elle est responsable des marchandises en vertu des règles de droit applicables au transport.

Cette modification garantirait aux entreprises de manutention manipulant des marchandises couvertes par un connaissance leur accordant les mêmes avantages que les transporteurs, qu'ils ne seraient pas traités par la future convention d'une façon moins favorable que ne le sont les transporteurs.

## II. Observations détaillées

### Article premier

1. Voir l'observation présentée ci-dessus à la section I B.
2. Pour les Etats-Unis, le projet de convention ne s'étend pas aux dépôts de conteneurs où sont entreposés et réparés les conteneurs vides. Cette position se fonde sur la définition du mot "marchandises", qui couvre seulement les conteneurs "dans lesquels les marchandises sont groupées ou emballées". Les documents relatifs au projet de convention devraient bien préciser cette acception.
3. Les documents traditionnels sur papier sont progressivement remplacés par un nouveau système n'utilisant

pas le papier qui s'appelle Echanges de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT). Les documents électroniques sont plus rapides, plus sûrs et moins coûteux que les documents traditionnels sur papier. La CNUDCI, le Conseil de coopération douanière et la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies coordonnent l'adoption d'EDIFACT par tous les pays, et la plupart d'entre eux introduisent progressivement l'usage de documents qui ne sont pas établis sur papier.

Les Etats-Unis sont favorables au passage à ce type de documentation et proposent que tous les documents prévus par la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport puissent être adaptés aux moyens de communication informatisés sans qu'il soit nécessaire d'utiliser le papier. Il est éminemment souhaitable que les "avis" et les "demandes" visés aux paragraphes *e* et *f* de l'article premier soient adaptables aux systèmes de communications n'utilisant pas le papier.

### Article 2. Champ d'application

Aucune observation.

### Article 3. Durée de la responsabilité

Voir les observations figurant dans la section I A ci-dessus.

### Article 4. Emission d'un document

L'alinéa 1 *a* de l'article 4 impose des servitudes documentaires trop lourdes aux exploitants, en particulier aux entreprises de manutention qui, bien souvent, ne manipulent les marchandises que pendant quelques minutes. C'est pourquoi les Etats-Unis proposent, pour l'alinéa 1 *a*, que l'on se contente d'un simple reçu ne comportant pas de précisions sur l'état et la quantité des marchandises. Aussi, conviendrait-il de supprimer la référence à l'alinéa 1 *a* au paragraphe 2.

Pour les Etats-Unis, l'alinéa 1 *b* de l'article 4 n'exige pas de l'exploitant qu'il ouvre les conteneurs scellés qu'il a en garde. De même, l'exploitant n'est-il pas tenu de vérifier l'état et la quantité des marchandises reçues, si ce n'est "dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables".

Il en va de même à l'alinéa 1 *a* pour l'exploitant qui doit accuser "réception des marchandises en signant un document établi par le client". Là encore, l'exploitant ne devrait pas être tenu d'ouvrir des conteneurs scellés pour constater l'état et la quantité des marchandises reçues. C'est pourquoi les Etats-Unis proposent que le membre de phrase "dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables" soit ajouté à l'alinéa 1 *a*.

### Article 5. Fondements de la responsabilité

Aucune observation à ce stade.

### Article 6. Limites de la responsabilité

Les Etats-Unis estiment que les limites de la responsabilité devront être arrêtées au cours de la Conférence diplomatique. Toutefois, ils estiment que les entreprises

de manutention ne doivent pas être traitées moins favorablement que les transporteurs. C'est uniquement pour cette raison que les Etats-Unis seraient favorables à l'adoption d'une limite de responsabilité par colis pour les marchandises faisant l'objet d'un transport maritime. Toutefois, si une limite de responsabilité par colis était adoptée, nous accepterions une définition du terme "colis" excluant le conteneur lorsque les différents colis qu'il contient sont décrits de manière adéquate dans le connaissement.

*Article 7. Application aux recours non contractuels*

Aucune observation à ce stade.

*Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité*

Pour les Etats-Unis, l'approche adoptée dans les Règles de Hambourg concernant le fractionnement des limites de responsabilité ne doit pas être automatiquement adoptée dans la convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux. De fait, l'objet de la convention est différent de celui des Règles de Hambourg. Ainsi, il n'est pas question dans la convention de la faute nautique alors que ce point était un élément important des négociations qui ont abouti à l'adoption des Règles de Hambourg. Les Etats-Unis estiment donc que les Etats participants devraient réexaminer la question des limites de responsabilité et adopter ce qu'ils jugeront être la meilleure solution pour les exploitants de terminaux de transport. La Commission devrait tenir compte de la rentabilité économique et des conditions d'assurance lorsqu'elle se prononcera sur le fractionnement des limites de responsabilité.

En outre, les Etats-Unis proposent que le texte du paragraphe 1 de l'article 8 soit amélioré pour qu'il soit bien précisé que l'application de ce paragraphe est limitée à l'exploitant lui-même, à ses préposés ou mandataires, et ne s'applique pas à des entrepreneurs indépendants.

*Article 9. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses*

Aucune observation à ce stade.

*Article 10. Sûreté portant sur les marchandises*

L'exploitant est quelquefois gêné par des marchandises qui n'ont pas été réclamées et qui occupent un espace dont il a besoin à d'autres fins. C'est pourquoi les Etats-Unis proposent l'ajout d'un nouveau paragraphe stipulant que l'exploitant peut considérer que des marchandises qu'il a en garde ont été abandonnées, si elles n'ont pas été réclamées dans les trente (30) jours après i) la date jusqu'à laquelle l'exploitant a accepté de garder les marchandises, ou après ii) la date à laquelle la personne habilitée à prendre livraison des marchandises a été avisée par l'exploitant qu'elles étaient disponibles.

*Article 11. Avis de perte, de dommages ou de retard*

Aux termes du paragraphe 2 b, l'article 11 demande que l'avis d'un dommage qui n'est pas apparent soit donné dans un délai de sept jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 45 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à

en prendre livraison. Dans la pratique, il peut s'écouler bien plus de 45 jours avant que les marchandises ne parviennent à leur destinataire final et qu'on ne puisse les inspecter pour vérifier s'il n'y a pas eu de pertes ou de dommages qui ne seraient pas apparents.

Aussi, les Etats-Unis proposent-ils un délai de 90 jours afin que le destinataire final ait le temps d'inspecter les marchandises et de s'assurer qu'il n'y a pas eu de pertes ou de dommages qui ne seraient pas apparents.

*Article 12. Prescription des actions*

Aucune observation à ce stade.

*Article 13. Clauses contractuelles*

Il convient de rendre le texte de cet article plus clair afin qu'il soit conforme au principe découlant de l'alinéa a de l'article premier, à savoir que l'exploitant peut être employé par un transporteur en tant que dépositaire. Si l'exploitant choisit de conclure un arrangement de ce genre avec un transporteur maritime, les règles juridiques applicables au transport s'appliquent (voir l'examen de ce point à la section I ci-dessus). Aussi, les Etats-Unis proposent-ils que le texte de l'article 13 soit clarifié par l'introduction d'une disposition précisant que le droit d'étendre le connaissement aux exploitants de terminaux de transport ne tombe pas sous le coup de l'interdiction concernant les clauses contractuelles.

*Article 14. Interprétation de la Convention*

Pas d'observations à ce stade.

*Article 15. Conventions internationales de transport*

Cet article, dont le texte n'est pas clair, n'est d'ailleurs pas indispensable. Il ne s'agit en fait que d'une reformulation du principe que les Etats-Unis proposent pour l'alinéa a de l'article premier, à savoir qu'une personne n'est pas considérée comme un exploitant dans la mesure où elle est responsable des marchandises en vertu de règles de droit applicables au transport. Il n'y a pas lieu de réaffirmer ce principe à l'article 15 s'il est déjà énoncé clairement, comme le proposent les Etats-Unis à la section I ci-dessus. Aussi, les Etats-Unis proposent-ils la suppression de l'article 15.

*Article 16. Unité de compte*

Aucune observation à ce stade.

*Article 17. Révision des limites de responsabilité*

Aucune observation à ce stade.

PHILIPPINES

[Original : anglais]

*Observations d'ordre général*

Ce projet de convention arrive en temps opportun car les droits et obligations des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international doivent être définis. Les parties au commerce international pourront

ainsi s'appuyer sur les dispositions du projet de convention.

### *Observations particulières*

#### *Article 12. Prescription des actions*

L'article 12 devrait, peut-être, comprendre une disposition autorisant les parties à une procédure d'arbitrage à s'accorder sur le lieu de l'arbitrage, la langue de l'arbitrage, le choix des arbitres, le règlement d'arbitrage à appliquer (règlement de la CNUDCI, de la CCI ou de l'AAA) et sur les règles de droit précises qui seront appliquées à tel ou tel litige.

### POLOGNE

[Original : anglais]

Contrairement aux principes énoncés dans la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (1978) et dans la Convention sur le transport multimodal international de marchandises (1980), la responsabilité de l'exploitant a, à juste titre, été étendue à ses préposés ou mandataires. En pareil cas, l'exploitant perd le droit de limiter sa responsabilité.

On notera, à ce propos, que l'article 474 du Code civil de la République populaire de Pologne stipule également que le débiteur répond des faits ou omissions des tiers chargés d'exécuter l'obligation ou de contribuer à son exécution.

Des réserves très nettes doivent être émises en ce qui concerne les principes régissant la responsabilité en cas d'endommagement du conteneur lui-même.

En particulier, la formule de "... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ..." vise-t-elle aussi le conteneur et comment le poids du conteneur doit-il être calculé (avec ou sans son contenu) ?

Cette extension de la responsabilité de l'exploitant va entraîner une hausse du coût des prestations et des primes d'assurance. Des réserves doivent également être émises en ce qui concerne le délai de un jour prévu pour la notification de perte ou de dommage.

### SUÈDE

[Original : anglais]

#### *Observations d'ordre général*

La Suède se félicite du travail qu'a accompli le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux. Le projet de convention constitue une base solide pour de nouvelles négociations visant l'élaboration d'un régime de responsabilité des exploitants de terminaux de transport.

La Suède a conscience — et tient à souligner — que le projet de convention est le résultat d'un compromis entre différentes opinions et différents systèmes juridiques. Aussi les solutions retenues en vue de régler divers problèmes ne correspondent-elles pas nécessairement à la position que la Suède aurait elle-même préférée.

Toutefois, l'instauration d'un régime de responsabilité dans ce domaine du droit des transports permettant de combler les lacunes actuelles dans la chaîne de transport présente un intérêt tel que l'on peut, d'une manière générale, accepter le projet.

En ce qui concerne la forme du régime proposé, le Groupe de travail a recommandé une convention. A un stade antérieur des négociations au sein du Groupe de travail, la solution d'une loi type a également été envisagée.

L'un des facteurs importants dont il faut tenir compte lors du choix entre ces deux solutions est le fait que les Règles de Hambourg et la Convention sur le transport multimodal qui, dans une large mesure, ont servi de modèles à la future convention, ne sont pas encore entrées en vigueur. Ce facteur, toutefois, ne devrait pas être considéré comme déterminant car ce qui compte avant tout c'est l'uniformisation la plus grande possible de ce domaine du droit des transports.

La Suède est prête à accepter que le régime de responsabilité revête la forme d'une convention. Pour les États qui ne sont pas disposés à accepter cette solution et le caractère impératif au plan international d'une convention, la convention proposée pourrait servir de modèle à une législation nationale. Ces États pourraient ensuite décider de ratifier ou non la convention. Cette solution permettrait elle aussi de promouvoir l'uniformité. Après ces observations d'ordre général, la Suède souhaite faire un certain nombre d'observations sur divers articles de la convention, en gardant présent à l'esprit, ainsi que cela est indiqué plus haut, leur caractère de solution de compromis dûment pesée.

#### *Observations portant sur divers articles*

##### *Article premier*

a) Pour qu'une personne puisse être considérée comme exploitant de terminal de transport, il faut notamment qu'elle s'engage à "prendre en garde" des marchandises..., etc. Le sens de l'expression "prendre en garde" devrait être clarifié afin que l'on sache exactement dans quel cas le régime de responsabilité s'appliquera ou non. L'exploitant serait-il tenu, par exemple, d'effectuer certains actes en ce qui concerne la réception des marchandises ou suffirait-il que les marchandises soient laissées sur le quai et que des instructions viennent ultérieurement préciser leur destination, etc., pour que les règles s'appliquent ?

b) La définition des "marchandises" n'est pas tout à fait claire sur certains points. Cette définition couvrirait-elle, par exemple, les animaux vivants et les déménagements (voir le paragraphe 4 de l'article premier de la CMR) ? Des éclaircissements semblent nécessaires sur ce point.

e) f) Les définitions qu'énoncent ces deux alinéas excluent le recours aux notifications et demandes orales dans le cadre de plusieurs projets d'articles de la Convention. La Suède n'est pas favorable à une telle exclusion. Il eût été préférable de laisser aux parties en cause le soin de déterminer la forme appropriée de notification à utiliser selon les usages commerciaux et dans le souci de protéger leurs intérêts. Exiger une forme particulière créerait en

outre une confusion au sein des systèmes juridiques, dont le système suédois, où il incombe aux tribunaux de se prononcer sur la valeur des témoignages présentés soit par écrit, soit oralement par un témoin.

#### Article 2

Les règles ne s'appliquent qu'aux marchandises qui font l'objet d'un transport international. On pourrait arguer que, du point de vue de la logique, cela ne constitue pas la meilleure solution. Des règles différentes pourraient s'appliquer aux mêmes types de marchandises dans un terminal, selon leur lieu de destination. Cela pourrait être source de confusion et avoir pour résultat que les "marchandises nationales" seraient traitées avec moins de soin que les marchandises destinées à l'étranger. Toutefois, la Suède ne s'opposera pas à la solution proposée.

#### Article 3

En ce qui concerne l'emploi des mots "prises en garde", les arguments avancés à propos de l'article premier s'appliquent ici aussi.

La période de responsabilité pour les marchandises expire lorsque l'exploitant les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou "les met à sa disposition". Cela semble être une règle très stricte du point de vue du client. Elle implique que l'exploitant n'a pas à prendre soin des marchandises et n'est pas responsable d'elles s'il y a retard dans l'enlèvement des marchandises par rapport au délai convenu. On pourrait arguer que l'exploitant devra être responsable aussi longtemps qu'il n'aura pas avisé le destinataire et ne l'aurait pas invité à enlever les marchandises. Si la formulation actuelle a pour objet d'empêcher que les terminaux ne soient utilisés pour des entreposages de longue durée, il serait, bien entendu, possible de contrer cette pratique en augmentant les frais d'entreposage.

#### Article 5

Le mot "préjudice" placé au début du paragraphe 1 : "L'exploitant est responsable du *préjudice* résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises" pourrait bien être et a été interprété comme incluant le préjudice indirect. Dans ces conditions, on a fait observer que les limites de responsabilité des exploitants seraient alors floues. Au sein du Groupe de travail, toutefois, on a vraisemblablement estimé que le dédommagement d'un demandeur pour préjudice indirect dans tel ou tel cas dépendrait des règles pertinentes du système juridique applicable. Le libellé retenu étant source d'incertitude, il serait peut-être utile de revoir ce paragraphe.

#### Article 6

La Suède est disposée à souscrire à l'approche retenue au paragraphe 1 qui implique une limitation par kilo et qui écarte une limitation fondée sur le nombre de colis ou d'unités de chargement. En ce qui concerne les arguments qui militent en faveur de cette solution, on se reportera au rapport de la dixième session du Groupe de travail qui s'est tenue à Vienne (A/CN.9/287, par. 34).

La Suède souhaite, pour l'instant, réserver sa position en ce qui concerne des montants précis. Il convient,

toutefois, de souligner que ces montants devraient correspondre aux autres montants énoncés dans le droit des transports afin que les actions récursoires entre exploitants et transporteurs soient possibles sur des bases équitables.

En outre, il convient de noter que la décision définitive sur les montants dépendra, entre autres choses, des clauses de réserve qui seront élaborées par la Commission (voir les paragraphes 45 et 96 du rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa onzième session publié sous la cote A/CN.9/298).

#### Conclusion

De l'avis de la Suède, il eût été préférable que le projet de convention comprenne des règles obligeant l'exploitant à s'assurer pour sa responsabilité. Les propositions visant à introduire une telle obligation n'ont toutefois pas suscité un accueil très favorable au sein du Groupe de travail. Or le régime de responsabilité risquerait, hélas, de présenter un intérêt moindre si l'exploitant ne disposait pas de moyens financiers suffisants pour faire face aux réclamations qui pourraient lui être adressées.

#### UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

[Original : russe]

Bien que, dans l'ensemble, le projet en question constitue une base de discussion acceptable à la vingt-deuxième session de la CNUDCI, certaines de ses dispositions appellent les considérations ci-après, les conclusions de l'examen dont elles feront l'objet pouvant être incorporées soit dans le texte du projet de convention, soit dans le rapport de la Commission.

1. Tandis qu'aux termes de l'article 4, paragraphe 1, de la Convention, l'exploitant est tenu de constater l'"état" des marchandises qu'il reçoit du client, le paragraphe 2 du même article porte que, en l'absence d'une telle constatation, il est présumé avoir reçu les marchandises "en bon état apparent". Ne serait-il pas opportun, afin d'éviter toute divergence d'interprétation, de préciser au paragraphe 1 que l'exploitant, lorsqu'il constate l'état des marchandises, est notamment habilité à le faire en se fondant uniquement sur l'apparence extérieure des marchandises reçues ? Sans exclure bien entendu une description plus détaillée par l'exploitant de l'état des marchandises reçues, il est correct d'estimer que ce dernier a également rempli sa fonction lorsqu'il s'est contenté dans sa constatation de mentionner l'état apparent des marchandises.

2. Conformément à l'article 6, paragraphe 4, l'exploitant "peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3" dudit article. Toutefois, le projet de convention ne précise pas quand ou sous quelle forme il est possible d'exprimer cette "acceptation". Ne serait-il pas opportun de compléter ce paragraphe par la stipulation que pareille acceptation, dès lors qu'elle a été exprimée par écrit à un moment quelconque préalablement à la perte ou à l'endommagement des

marchandises ou au retard dans leur remise par l'exploitant, devient une obligation pour ce dernier ?

3. L'article 7, paragraphe 3, interdit au client de réclamer des montants dépassant "les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention". Du point de vue de l'interprétation, cette restriction englobe, semble-t-il, aussi l'éventualité où l'exploitant, conformément à l'article 6, paragraphe 4, a accepté des limites de responsabilité plus élevées. Pour éviter toute équivoque et par souci de précision il serait bon d'étudier la possibilité de compléter l'article 7, paragraphe 3, par un renvoi à l'article 6, paragraphe 4.

4. A la différence des autres conventions sur les transports, et notamment de l'article 13 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, l'article 9 du projet de la nouvelle convention ne prévoit pas expressément que, lorsqu'il remet des marchandises dangereuses, le client est tenu et assume la responsabilité d'en informer l'exploitant. Bien qu'il soit clair que, pour ce qui concerne l'exploitant, il s'agit d'une situation différente de celle dans laquelle des marchandises dangereuses sont chargées directement sur un bâtiment de mer ou quelque autre engin de transport, il n'en demeure pas moins qu'une mention de l'obligation et de la responsabilité du client pourrait également s'avérer opportune dans le présent projet, notamment pour des raisons de protection du milieu. Qui plus est, est-il justifié de n'exonérer l'exploitant du versement d'une indemnisation que pour l'"endommagement" ou la "destruction" de marchandises dangereuses ?

5. L'article 9, alinéa *b*, ne mentionne que le droit de l'exploitant lui-même à se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les précautions qui s'imposent, et notamment des mesures pour détruire les marchandises dangereuses. Toutefois, on est en droit de penser que cette disposition n'implique aucunement l'élimination de la responsabilité du client envers les propriétaires d'autres marchandises qui sont entreposées au terminal et qui pourraient être endommagées par des marchandises dangereuses. Cette interprétation, qui découle du champ d'application de la Convention (art. 2, par. 1), gagnerait à être spécifiée, sinon dans le texte de l'article 9, du moins dans le rapport de la CNUDCI consacré à l'examen du projet.

Au cas où l'examen de l'ensemble du projet de la nouvelle convention serait achevé à la vingt-deuxième session de la CNUDCI, il faudrait constituer, au cours des travaux de la session, un groupe de rédaction chargé de mettre au point le texte du projet de manière à assurer qu'il fera foi dans toutes les langues.

#### *Organisations internationales intergouvernementales*

#### COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AMÉRIQUE LATINE ET LES CARAIBES (CEPALC)

[Original : anglais]

[Dans une déclaration liminaire sur le projet de convention, la CEPALC se déclare satisfaite du projet, qu'elle juge bien rédigé et propre à susciter une vaste adhésion.]

#### *Article premier. Définitions*

La définition énoncée à l'alinéa *c* de l'article premier semble comporter deux parties apparemment sans rapport. Premièrement, le "transport international" est défini comme étant "... tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents...". Formule immédiatement suivie par les mots "... lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;". Avec ou sans ce dernier membre de phrase, le "transport international" semble être suffisamment bien défini aux fins du projet de convention. En fait, la dernière partie de l'alinéa *c* peut être interprétée comme un facteur limitant le champ de la définition du "transport international"; en d'autres termes, un "transport international" entre deux Etats n'entrerait dans le champ d'application du projet de convention que si les marchandises étaient aussi prises en garde par un exploitant de terminal de transport (ETT). Aussi peut-on se demander si la deuxième partie de l'alinéa *c* ne serait pas déjà couverte par l'alinéa *a* intitulé "Exploitant de terminal de transport" visant "... toute personne qui ... [prend] en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international ...".

#### *Article 4. Emission d'un document*

Le projet de convention ne prévoit pas de norme précise pour la sauvegarde des marchandises. Ces normes sont implicites et semblent être respectées si l'ETT remet les marchandises au destinataire dans l'état où il les a reçues. Il serait peut-être utile d'ajouter une clause indiquant que toute norme en matière de sauvegarde des marchandises que le déposant souhaiterait voir ajouter à cette norme implicite devrait être énoncée dans l'accord conclu entre lui et l'ETT.

#### *Article 10. Sûreté portant sur les marchandises*

Aux termes du paragraphe 2, l'ETT ne peut pas retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante est fournie ou "... lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle...". Qu'entend-on précisément par "institution officielle" dans le projet de convention ? S'agit-il d'une banque centrale ? Cette "institution officielle" doit-elle être désignée par une Partie contractante ? En raison de ces interrogations et d'autres problèmes, il serait peut-être souhaitable d'envisager l'inclusion d'une définition de "institution officielle" à l'article premier.

Le paragraphe 3 pose deux problèmes. La rédaction de la première phrase n'est pas claire. Le membre de phrase "... l'exploitant peut vendre les marchandises ... dans la mesure autorisée par la loi ..." se rapporte-t-il à la quantité de marchandises qui peut être vendue ou à l'existence de règles de droit régissant leur vente ? On pourrait, pour clarifier cette importante disposition, envisager de modifier ce membre de phrase de la manière suivante "... l'exploitant peut vendre tout ou partie des marchandises ... conformément à la loi de l'Etat ...".

La deuxième phrase du paragraphe 3 interdit aux ETT de vendre les conteneurs appartenant à des personnes autres que les transporteurs, sauf s'ils ont effectué des réparations sur des conteneurs ou s'ils y ont apporté des

améliorations. La première partie de cette phrase élargit le droit de rétention des marchandises aux conteneurs, sous réserve qu'ils soient la propriété des transporteurs à qui sont rendus les "services relatifs aux transports" définis à l'alinéa *d* de l'article premier. L'alinéa *b* de l'article premier inclut les conteneurs dans la définition des "marchandises" et, partant, rend les ETT responsables de la sauvegarde des conteneurs qu'ils ont reçus de personnes autres que les transporteurs.

La dernière partie de la deuxième phrase du paragraphe 3 semble être sans rapport avec le champ d'application du projet de convention. Elle autorise les ETT à vendre les conteneurs qui ne sont pas la propriété des transporteurs s'ils ont effectué des réparations sur ces conteneurs ou s'ils y ont apporté des améliorations. Si un ETT assure des services de réparation et d'amélioration de conteneurs en plus des "services relatifs au transport", il exerce alors deux activités différentes. D'une part, il prend garde et remet des marchandises pouvant inclure des conteneurs et, d'autre part, il peut réparer et améliorer des conteneurs. Dans le premier cas, le document émis conformément à l'article 4 et/ou les pratiques commerciales régiront son activité, alors que dans le deuxième cas un contrat conclu par les propriétaires de conteneurs et l'ETT sera exécuté. Pour plus ample information sur un tel contrat, on se reportera aux pages 79 à 82 du document ci-joint intitulé *Establishing container repair and maintenance enterprises in Latin America and the Caribbean (E/CEPAL/G.1243)*, mai 1983. [On trouve dans ces pages le texte d'un contrat de dépôt, que l'on n'a pas jugé bon de reproduire dans le présent document.] Ce membre de phrase pourrait en outre entraîner des interprétations très divergentes du projet de convention. Par exemple, l'ETT doit-il bénéficier des limites de responsabilité prévues à l'article 6 lorsqu'il a réparé des conteneurs ou qu'il y a apporté des améliorations ? On pourrait envisager soit de reformuler ce membre de phrase, soit de le supprimer.

#### ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

[Original : anglais]

Le projet de convention a été examiné par les fonctionnaires compétents de l'OACI. Ils n'ont pas d'observation particulière à formuler mais ils estiment que le projet de convention est, d'un point de vue juridique, un instrument équilibré et bien conçu qui semble couvrir de manière réaliste tous les aspects connus de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. On notera que les différents instruments du système de Varsovie figurent parmi les instruments susceptibles d'être retenus dans le projet de convention en ce qui concerne la révision des limites de responsabilité.

#### PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT (PNUE)

[Original : anglais]

Le PNUE souhaite avant tout que les conséquences pour l'environnement du commerce de déchets dangereux

soient pleinement prises en considération dans le projet de convention de la CNUDCI sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Nos observations se limiteront donc à cet aspect du projet.

Ces dernières années, le commerce international de déchets dangereux s'est beaucoup développé. Le Groupe de travail spécial constitué d'experts juridiques et techniques chargés d'élaborer une convention mondiale sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux a tenu des réunions pendant plus d'un an en vue d'élaborer une convention mondiale sur cette question. Lors de la dernière session du Groupe à Genève (7-16 novembre 1988), le Directeur exécutif a noté que de nombreux accords et règlements nationaux et internationaux divers avaient déjà été élaborés concernant le transport de marchandises dangereuses. Il a souligné que la Convention avait pour objet d'établir des mesures de contrôle ayant les objectifs suivants :

1. Réduire très nettement la production de déchets dangereux et éliminer ainsi la nécessité de les transporter;
2. Rendre beaucoup plus difficile l'approbation des mouvements de déchets dangereux, afin de réduire au minimum leurs mouvements transfrontières et de faire en sorte que ces mouvements ne soient autorisés que si le traitement des déchets en un lieu éloigné est au moins aussi sûr pour l'environnement que le traitement sur place;
3. Faire en sorte que les déchets faisant l'objet d'un transport international soient transportés puis traités de la manière la plus sûre possible pour l'environnement.

Aussi le projet du PNUE ne porte-t-il avant tout que sur les notifications, les droits et obligations des Etats exportateurs et importateurs et des Etats de transit et le traitement sans risque pour l'environnement des déchets dangereux. Pour ce qui est de la sécurité du transport lui-même, le projet du PNUE s'appuie dans une large mesure sur la réglementation internationale actuelle du transport des marchandises dangereuses. Le projet du PNUE stipule notamment à l'article IV "Obligations générales" ce qui suit : "Les Parties contractantes :

"a) Interdisent à toute personne relevant de leur compétence nationale de transporter ou d'éliminer des déchets dangereux faisant l'objet d'un mouvement transfrontière, à moins que la personne en question ne soit autorisée ou habilitée à procéder à ce type d'opération;

"b) Exigent que les déchets dangereux qui doivent faire l'objet d'un mouvement transfrontière soient emballés, étiquetés et transportés conformément aux règles et normes internationales généralement acceptées et reconnues en matière d'emballage, d'étiquetage et de transport, et qu'il soit dûment tenu compte des pratiques internationalement admises en la matière;

"c) Exigent que les déchets dangereux faisant l'objet d'un mouvement transfrontière soient accompagnés d'un document de mouvement de déchets dangereux depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination."

Il faut toutefois souligner que le projet du PNUE comporte plusieurs dispositions entre crochets touchant l'adaptation de la convention aux autres conventions.

Ainsi, le projet du PNUE envisage que les règles régissant les transports de déchets dangereux soient fondées sur des règles généralement acceptées et reconnues relatives au transport de marchandises dangereuses (par exemple le "Livre orange" du Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses) plutôt que de prévoir des dispositions détaillées sur la sécurité du transport dans le commerce international de déchets dangereux.

Le projet stipule en outre à l'article VIII "Obligation de réimporter" que le pays d'exportation et l'exportateur "réintroduisent les déchets dans le pays d'exportation" si le mouvement transfrontières "ne peut être mené à terme comme prévu".

1. La "perte" de déchets dangereux peut se révéler très profitable, car le traitement coûte souvent des centaines de dollars par tonne. Bien que le projet de la CNUDCI n'ait pas pour objet de régler cette question, elle est néanmoins posée dans les faits. Ainsi, des déchets dangereux peuvent être expédiés sur un site de transit et y rester indéfiniment. Les dispositions du projet du PNUE comportent certaines règles à ce propos, notamment en ce qui concerne l'obligation faite aux exportateurs ou pays exportateurs de réimporter les déchets; il importe donc que le projet de la CNUDCI rejoigne ces dispositions en ne limitant pas l'obligation des ETT à la simple observation des règles concernant les marchandises dangereuses.

Par exemple, l'article 9 du projet de la CNUDCI "Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses" stipule notamment ce qui suit : "si, au moment où les marchandises lui sont remises, l'exploitant n'a pas connaissance par ailleurs de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris ... leur destruction ..." (soulignement ajouté par nous).

Dans le cas des déchets dangereux, ce moyen de faire face à une situation nouvelle peut ne pas être raisonnable. Comme on l'a déjà noté, le traitement sans risque pour l'environnement des déchets dangereux n'est ni simple ni bon marché.

2. Dans le projet de la CNUDCI, le mot responsabilité désigne bien évidemment la responsabilité envers le propriétaire en cas de dépréciation des marchandises. Dans le cas des déchets dangereux, la valeur des marchandises est le plus souvent négative. Le projet de la CNUDCI ne comporte pas de disposition relative à la responsabilité envers des tiers en cas de préjudice corporel, matériel ou écologique résultant d'une pollution de l'environnement par des déchets dangereux. Bien que le projet de la CNUDCI ne doive pas nécessairement comporter une telle disposition, il devrait être rédigé de manière à ne pas restreindre les dispositions relatives à la responsabilité imposées par d'autres règles de droit internationales ou nationales.

A l'heure actuelle, l'article XV du projet du PNUE "Consultations sur les questions de responsabilité" stipule

simplement que les Parties "coopèrent en vue d'adopter des règles et procédures appropriées ... en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation". S'il n'y a pas actuellement de contradiction entre les dispositions du PNUE sur la responsabilité et le projet de la CNUDCI, il faut néanmoins que le projet de la CNUDCI soit clair dans ce domaine.

Nous partons du principe que toute disposition relative à l'un ou l'autre des points examinés ci-dessus énoncée dans le projet du PNUE ou tout protocole ultérieur sera couverte par l'article 15 "Conventions internationales de transport" du projet de la CNUDCI. Toutefois, le projet du PNUE n'étant pas techniquement une "convention de transport", il faudrait envisager de faire expressément référence au projet du PNUE dans cet article afin que les mécanismes de contrôle envisagés par le projet du PNUE ne soient pas affaiblis.

### *Organisations internationales non gouvernementales*

#### CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE

[Original : anglais]

1. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) se félicite de l'occasion qui lui est offerte de formuler des observations relatives au projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international établi par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux à sa onzième session.

2. A première vue, les transporteurs maritimes semblent être les bénéficiaires de cette convention car, d'une manière générale, il convient de souscrire au principe de l'uniformité. Toutefois, après mûre réflexion, l'ICS estime qu'en matière de responsabilité des exploitants de terminaux, une convention n'est ni nécessaire ni souhaitable pour les raisons suivantes :

a) La recherche d'un accord sur la responsabilité des exploitants de terminaux relève des contrats commerciaux et constitue un élément important de la concurrence dans la mesure où elle entraîne une comparaison des installations portuaires et des terminaux et encourage l'efficacité économique.

b) Les Règles de La Haye et de La Haye/Visby ne prévoient pas de conditions standard pour la responsabilité des exploitants de terminaux.

3. Toutefois, l'ICS ne serait pas opposée à la notion de règles types, dans la mesure où elles n'entraveraient pas la concurrence entre les terminaux. Ces règles pourraient jouer un rôle utile en faveur de l'harmonisation et l'ICS espère que la CNUDCI accueillera favorablement cette suggestion à sa vingt-deuxième session.

4. L'ICS se réserve le droit de revenir sur cette question à une date ultérieure, si besoin est.

## COMITÉ INTERNATIONAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

[Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a informé le Secrétariat qu'il faisait siennes les observations de l'Union internationale des chemins de fer (voir plus loin).]

## CONSEIL DES ASSOCIATIONS NATIONALES D'ARMATEURS D'EUROPE ET DU JAPON (CENSA)

[Original : anglais]

D'une manière générale, le CENSA estime qu'une convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux est inutile pour les raisons ci-après :

i) Cette question relève des contrats commerciaux conclus entre les parties intéressées, contrats commerciaux qui sont un élément important de la compétitivité des terminaux qui permettent la comparaison entre les installations portuaires et terminaux qui favorisent l'efficacité économique.

ii) Les Règles de La Haye et les Règles de La Haye/Visby ne comportent pas de conditions standard pour la responsabilité des exploitants de terminaux.

Toutefois, le CENSA ne serait pas hostile à la notion de règles types *directrices* sous réserve qu'elles n'entraient pas la concurrence entre les terminaux.

## FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMILÉS (FIATA)

[Original : anglais]

Les organes compétents de la FIATA ont étudié le texte du projet de convention et le jugent acceptable dans l'ensemble. Toutefois, l'activité de transitaire exigeant — dans l'intérêt de nos clients, les transporteurs — une grande souplesse, la FIATA préférerait qu'une telle convention s'applique sur la base de l'accord entre les parties commerciales intéressées, plutôt que de manière impérative.

## UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER

[Original : anglais]

1. La Convention peut avoir à deux égards des incidences sur les chemins de fer. D'un côté, les chemins de fer peuvent en tant qu'entreprises de transport être clients d'un exploitant de terminal; de l'autre, ils peuvent aussi devenir des exploitants au sens de l'article premier, s'ils prennent sous leur garde des marchandises au cours d'un transport international, sans toutefois agir eux-mêmes comme transporteurs ou exploitants de transport multimodal. Présentement, les cas où les chemins de fer ne font qu'assumer le stockage ou l'entreposage des marchandises

ne sont pas d'une importance pratique considérable. Une évolution peut toutefois survenir si les chemins de fer développent fortement leurs prestations de services.

2. Pour l'exploitant qui prend en garde des marchandises au sens de l'article premier, se pose la question de savoir comment il parviendra à déterminer s'il s'agit de marchandises faisant l'objet de transports internationaux ou nationaux. L'application de la Convention ou du droit national risque, par conséquent, de demeurer indécise. La Convention devrait donc définir clairement les critères *objectifs* dont dépend son application.

3. Nous partons de l'idée que la notion de "transport multimodal", telle qu'elle est définie à l'article premier, lettre a, est identique à celle de l'article premier de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980.

4. La définition de l'article premier, lettre c, laisse subsister une ambiguïté au sujet de la réglementation du transport fragmenté. Le doute demeure en effet sur le point de savoir si le lieu de départ et le lieu de destination correspondent, au début et à la fin du trajet indiqué sur chaque document de transport individuel, ou au début et à la fin de la chaîne de transport dans son ensemble. Nous préconisons dès lors un complément à la disposition en cause aux fins de la rendre plus claire.

5. Nous partons de l'idée que la notion de "transporteur", à l'article premier, lettre a, seconde phrase, couvre aussi bien le transporteur qui exécute lui-même le transport que le transporteur principal qui a recours, pour exécuter tout ou partie de l'opération, à un ou plusieurs sous-traitants.

6. On ne voit pas pourquoi la responsabilité selon l'article 6 est différente suivant que le transport est effectué par un moyen de transport terrestre, par mer ou par voie fluviale. A notre avis, seules certaines catégories déterminées de marchandises pourraient justifier des plafonds d'indemnités différents, non le mode de transport.

Les plafonds de responsabilité de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) sont nettement plus élevés que ceux que prévoit le projet.

7. Nous suggérons, à l'article 9, de remplacer le passage "sans être marquées, étiquetées, emballées, ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation applicable concernant les marchandises dangereuses . . ."

par :

"sans être marquées, étiquetées, emballées, ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses, applicable dans le pays où est situé le terminal".

8. Nous avons pris note des commentaires relatifs à la nouvelle teneur de l'article 10, alinéa 4, dernière phrase. Cette disposition prévoit que le droit de vendre la marchandise doit être exercé conformément à la loi de l'Etat où l'exploitant a son établissement. Le renvoi à

l'établissement ne précise pas s'il s'agit en l'occurrence du siège juridique de l'entreprise ou du lieu où l'entrepreneur exerce son activité relative aux marchandises (terminal). Nous craignons qu'une règle fondée sur le critère du siège juridique n'incite à des abus : les entrepreneurs pouvant être amenés à choisir pour siège de leur établissement un pays dont la législation quant au droit de vendre la marchandise leur est la plus favorable. Le droit de vendre devrait dès lors être fondé en principe sur le droit de l'Etat où l'entrepreneur a fourni les prestations relatives au transport, au sens de l'article premier, lettre *d*.

[A/CN.9/319/Add.1]

Le présent additif au document A/CN.9/319 contient une compilation des observations reçues entre le 18 janvier et le 17 mars 1989.

### Compilation d'observations

*Etats*

MAROC

[Original : français]

#### *Observations sur le texte du projet de Convention dans l'ordre des articles*

#### *Article 1. Définitions*

##### *1. Paragraphe a : Exploitant de terminal de transport*

1.1. La définition de "l'exploitant" telle que présentée dans la première phrase de ce paragraphe n'est pas conforme aux pratiques et usages commerciaux en la matière ni aux différents aspects caractérisant "le contrat" qu'implique l'activité d'exploitant de terminal de transport. Aux termes de cette définition "l'exploitant" est gardien de la marchandise lorsqu'il exécute ou fait exécuter des services tels que chargement, déchargement, arrimage, etc. (voir par. *d* du même article). Or, les services relatifs au transport qu'exécute l'exploitant se regroupent en deux catégories ayant chacune une qualification juridique distincte : l'entreposage qui implique la garde de la marchandise d'une part et les opérations de manutention qui s'effectuent sans transfert de garde d'autre part. Ainsi, un exploitant peut exécuter des services de manutention alors que les marchandises sont sous la garde soit du chargeur, soit du transporteur. De ce fait, la notion de garde ne doit pas être prise comme critère de base pour définir l'activité d'exploitant de terminal de transport.

La définition de "l'exploitant" devrait être plus générale, à l'instar de la définition du transporteur contenue dans les Règles de Hambourg (art. 1er, par. 1).

Il est nécessaire de faire état des "contrats" liant l'exploitant avec le chargeur ou le transporteur pour l'exécution des services relatifs au transport.

Les définitions des termes "contrat", "chargeur", "transporteur" devront être ajoutées, en tenant compte des rapports juridiques de l'exploitant avec les parties au

contrat de transport des marchandises faisant l'objet d'un transport international.

1.2. La seconde phrase du paragraphe *a* de l'article premier introduit une exception, à savoir que la personne qui exécute ou fait exécuter les services relatifs au transport ne sera pas considérée comme un "exploitant" dans la mesure où elle est responsable des marchandises en qualité de transporteur ou entrepreneur de transport multimodal en vertu des règles juridiques applicables au transport.

Cette exception ne se justifie pas du fait qu'elle est contraire aux principes juridiques applicables en matière de contrats. En effet, lorsqu'une même personne cumule plusieurs qualités, ses droits, ses obligations et sa responsabilité sont ceux dérivant du contrat en cours d'exécution au moment de la survenance du fait susceptible d'entraîner une réclamation ou une action en responsabilité. Il s'agit ici de définir "l'exploitant" qui couvre en fait l'activité de manutention-entreposage, indépendamment des autres qualités ou activités que peut avoir l'exploitant.

En outre, cette exception introduit une ambiguïté en ce sens qu'elle dépasse le cadre de "la définition" et traite implicitement la question des rapports juridiques de l'exploitant avec les parties au contrat de transport, notamment le transporteur.

Or, en matière maritime, le chargement et le déchargement à bord des navires sont effectués sous la responsabilité du transporteur, mais exécutés par des entreprises de manutention auxquelles s'applique la qualification "d'exploitant de terminal de transport", retenue dans le projet de Convention.

##### *2. Paragraphe d : Services relatifs au transport*

Les services relatifs au transport ne sont pas définis, mais en fait énumérés de façon non limitative.

Parmi ces services figurent le stockage, l'entreposage qui impliquent la réception et la garde des marchandises, et le chargement, le déchargement, l'arrimage, etc., qui traduisent de simples manipulations ou manutentions des marchandises. Dans le commerce maritime, des marchandises peuvent être manutentionnées au chargement ou au déchargement sans être entreposées ou gardées (c'est le cas des expéditions et des sorties en direct).

Le paragraphe *d* est en contradiction avec le paragraphe *a* du même article et confirme les observations citées ci-dessus en ce qui concerne le paragraphe *a*.

##### *3. Omission de la définition du terme "client"*

Le projet de Convention mentionne le terme "client" à l'article 4.

Il s'agit d'une notion très importante dans le cadre des rapports juridiques de l'exploitant.

Ce terme doit donc être défini en tenant compte des règles juridiques et des pratiques en matière d'entreposage ou de "dépôt" des marchandises débarquées ou à embarquer.

Nonobstant les règles générales applicables au "contrat de dépôt" qui définissent les rapports entre le déposant et le dépositaire, le projet de Convention ne doit pas négliger ce point qui revêt toute son importance en matière d'entreposage ou de dépôt dans les zones portuaires.

Les exploitants de terminaux portuaires qui gardent les marchandises ayant fait l'objet ou devant faire l'objet d'un transport maritime ont obligatoirement des liens juridiques avec les chargeurs et les transporteurs maritimes, eu égard au transfert de garde des marchandises, et aux règles juridiques applicables au contrat de transport maritime.

Le terme "client" ne peut désigner que la personne qui remet les marchandises à l'exploitant, à savoir le transporteur ou ses préposés ou mandataires à l'import, et le chargeur ou ses préposés ou mandataires à l'export.

### Article 3. Durée de la responsabilité

Cet article dispose que "l'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde et jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition".

Les termes de cet article sont trop vagues en ce sens qu'ils ne précisent aucune des notions essentielles qui constituent l'objet même de l'article.

La durée de la responsabilité d'un "gardien" ne peut valablement être définie si le commencement de la garde et les modalités de prise en charge, de même que la fin de la garde et les modalités de décharge ne sont pas précisés.

En outre, l'exploitant est gardien en sa qualité de dépositaire. Or, le dépositaire au port ne peut recevoir que des marchandises à embarquer sur un navire déterminé ou des marchandises débarquées d'un navire déterminé. Par conséquent, l'exploitant exécute un contrat de "dépôt" qui le lie avec le déposant, à savoir le transporteur à l'import, et le chargeur à l'export. Le dépôt ou la garde commence donc à partir du moment où l'exploitant reçoit les marchandises des mains du chargeur ou du transporteur, selon le cas.

En ce qui concerne la "personne habilitée à prendre livraison des marchandises", il convient de préciser que le dépositaire au port ne peut remettre les marchandises qu'à la personne désignée par le "déposant" sur le "bon à délivrer" ou le "bon à embarquer".

Il y a là interférences des règles juridiques applicables au contrat de transport dont on doit obligatoirement tenir compte, le dépositaire n'ayant aucun moyen de savoir quelle est la personne "habilitée" à prendre livraison des marchandises, tant que celle-ci ne s'est pas présentée, munie des documents précités.

Cet article est à revoir plus en détail et devrait être au moins aussi précis que l'article 4 des Règles de Hambourg par exemple.

### Article 4. Emission d'un document

Cet article traite de la question du "pointage des marchandises".

La règle est que le "déposant" doit justifier ce qu'il a effectivement remis au "dépositaire", de même que le dépositaire doit justifier ce qu'il a effectivement reçu du déposant. Cette règle constitue le fondement du pointage contradictoire qui prouve le transfert de garde à l'exploitant.

Le terme "client" utilisé au paragraphe 1 est trop général. Compte tenu de l'importance du pointage contradictoire dans le règlement des litiges, les personnes habilitées à établir le "document" doivent être précisées (voir observations, art. 1er — terme "client").

D'autre part, le dépositaire au port ne peut raisonnablement accuser réception des marchandises qu'une fois qu'elles sont alloties, comptables et identifiables. De ce fait, il est nécessaire d'ajouter "la réception des marchandises entreposées".

La question d'émission d'un document doit être examinée avec soin de façon à protéger les intérêts de l'exploitant, notamment pour les marchandises débarquées. En effet, compte tenu de la pratique de plus en plus courante de la lettre de garantie remise par le chargeur au transporteur, et de son institutionnalisation dans les Règles de Hambourg, les intérêts du transporteur maritime sont protégés même en l'absence d'une vérification des marchandises qu'il a reçues au départ. Or, le dépositaire au port n'ayant guère la possibilité de demander au transporteur une "lettre de garantie", le document prévu à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 4 doit être un document établi au moment de la remise des marchandises à l'exploitant.

### Article 5. Fondement de la responsabilité

On note un certain parallélisme entre les dispositions de cet article et celles concernant le transporteur, notamment dans les Règles de Hambourg. Cependant, l'insuffisance de rigueur marque là aussi le régime de responsabilité de l'exploitant.

#### Paragraphe 1

Ce paragraphe fait état de "la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises conformément à la définition figurant à l'article 3...".

L'insuffisance de précision de la notion de "garde" apparaît également au niveau de cet article.

En fait, il convient de préciser que l'exploitant est responsable si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu "pendant que les marchandises étaient sous sa garde, au sens de l'article 3" (voir observations, art. 3).

Si l'on considère les observations soulevées par l'article premier, *a* et *d*, on constate que le projet de Convention introduit une ambiguïté quant à la qualification juridique des différents "services relatifs au transport".

L'exploitant est certes responsable au titre de la manutention et de l'entreposage des marchandises; toutefois, c'est l'entreposage ou le "dépôt" qui implique la notion de garde et les droits, obligations et responsabilité qui en découlent.

#### Paragraphe 2

Le principe adopté pour le fondement de la responsabilité de l'exploitant est le même que celui adopté par les Règles de Hambourg pour le transporteur maritime, à savoir la faute ou la négligence présumée. Les termes du paragraphe 1 ci-dessus sont pratiquement les mêmes que ceux du paragraphe 1 de l'article 5 des Règles de Hambourg.

On note également la similitude du présent paragraphe 2 avec le paragraphe 7 de l'article 5 des Règles de Hambourg.

Cependant, si pour le transporteur le principe de la faute ou de la négligence est édicté expressément (par. 7, art. 5 des Règles de Hambourg), pour l'exploitant ce principe est formulé sous le terme "défaillance".

On retrouve l'insuffisance de précision qui caractérise le projet de Convention concernant l'exploitant de terminal de transport.

La faute est une notion juridique définie par le droit interne, tandis que la "défaillance" est une notion qui sera laissée à l'appréciation de la jurisprudence et de la pratique. La défaillance peut être interprétée de façon trop extensive et donner lieu à des abus de la part des réclamants, ce qui contribuerait à un alourdissement de la responsabilité du dépositaire, contrairement à l'équité.

#### *Paragraphes 3 et 4*

Ces paragraphes prévoient une situation nouvelle pour l'exploitant, mais qui est prévue dans les conventions en matière de transport, à savoir, le retard à la livraison des marchandises et la possibilité de les considérer comme perdues après un certain délai de retard.

En ce qui concerne l'exploitant, le délai de retard est subordonné à la demande de remise des marchandises émanant de la personne habilitée à en prendre livraison. Il convient de préciser que la demande ne peut être adressée à l'exploitant qu'après déchargement des marchandises transportées et émission du document prévu à l'article 4 du projet de Convention.

#### *Omissions. Exonérations de l'exploitant*

En règle générale, le dépositaire est exonéré de la responsabilité des pertes ou dommages ayant une cause qui ne peut lui être imputable, tels les cas fortuits ou de force majeure, les vices propres ou cachés de la marchandise, la négligence du déposant, en l'occurrence les chargeurs et transporteurs, les fausses indications concernant les poids et marquage des colis et la nature des marchandises, etc.

En ce qui concerne le dépositaire au port, ces exonérations se justifient d'autant plus qu'il reçoit des marchandises ayant fait l'objet d'un transport maritime et pour lesquelles le transporteur bénéficie d'exonérations.

Les exonérations étant liées à la notion de "garde" tant du transporteur que de "l'exploitant", le principe d'équité veut qu'un équilibre soit institué entre la responsabilité du transporteur maritime et le dépositaire au port.

Ces deux intervenants dans la chaîne du transport sont, chacun pour sa part, conjointement responsables vis-à-vis des ayants droit à la marchandise. Il serait donc abusif de faire endosser une responsabilité plus lourde à l'auxiliaire maritime qu'au transporteur. Sur le plan des demandes d'indemnités, cela aboutirait à multiplier les procès dirigés contre le dépositaire, alors que la tendance actuelle est de simplifier le règlement des litiges.

A noter, qu'eu égard à la spécificité de la profession de dépositaire au port, et à ses liens avec le transporteur maritime, les nouveaux codes maritimes qui régissent les manutentionnaires/dépositaires ont étendu au dépositaire le régime de responsabilité du transporteur en ce qui concerne les exonérations, la limitation de responsabilité et la prescription des actions en responsabilité.

#### *Article 6. Limites de la responsabilité*

Cet article qui fixe la limite de la responsabilité de l'exploitant distingue la limite applicable pour des marchandises faisant l'objet d'un transport maritime de celle

concernant des marchandises qui "font l'objet d'un transport international qui, selon les contrats de transport, ne comprend pas de transport par mer ou par voies d'eau intérieures".

Pour la première fois, le projet de Convention fait état des contrats de transport et distingue le transport maritime des autres modes de transport.

Cependant, la limite de responsabilité prévue pour l'exploitant au port n'est pas alignée tout à fait sur celle du transporteur telle que prévue dans les Règles de Hambourg.

Conformément à cette dernière Convention sur le transport de marchandises par mer, la responsabilité du transporteur est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

La limite prévue pour l'exploitant au port est de 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut.

Or, la limite par colis ou autre unité de chargement est importante en ce qui concerne les conteneurs, palettes ou tout engin similaire utilisé pour grouper les marchandises.

Il est donc nécessaire, pour l'exploitant qui reçoit les marchandises faisant l'objet d'un transport par mer, de bénéficier des mêmes limites de responsabilité que le transporteur.

Cet article devrait reprendre les dispositions de l'article 6, paragraphe 1 a et paragraphes 2 et 3, des Règles de Hambourg.

A noter que les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 6 du présent projet reprennent dans leurs principes les dispositions de l'article 6, paragraphe 1 b et c et paragraphe 4, des Règles de Hambourg.

#### *Article 10. Sûreté portant sur les marchandises*

Cet article traite du droit de rétention sur les marchandises dont bénéficie l'exploitant.

Conformément à ce droit, le paragraphe 3 de l'article prévoit la possibilité pour l'exploitant de vendre les marchandises retenues, dans la mesure autorisée par la loi de l'Etat où il a son établissement.

Cependant, une exception est prévue pour "les conteneurs qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire sauf en rapport avec les réparations ou améliorations apportées aux conteneurs par l'exploitant".

Cette exception ne se justifie pas pour l'exploitant, du fait que les conteneurs constituent des "marchandises". L'exploitant manutentionne et entrepose les conteneurs en tant que tels, que ceux-ci soient vides ou pleins.

D'autre part, l'exploitant reçoit les marchandises débarquées ou à embarquer, indépendamment de l'identification de leur propriétaire. Cette distinction entre les conteneurs selon leur appartenance au chargeur, au transporteur ou à une autre personne ne s'explique pas.

Le fondement du droit de rétention de l'exploitant est de pouvoir recouvrer les frais et les créances qu'il a sur les marchandises qu'il a entreposées et qui ont fait l'objet de ses services.

Or, même si les conteneurs n'ont pas fait l'objet de réparation ou améliorations de la part de l'exploitant, il n'en demeure pas moins qu'ils font l'objet de "services

relatifs au transport" au même titre que toute autre marchandise.

A noter que l'article premier du projet précise à l'alinéa b : "Le terme 'marchandises' désigne également les conteneurs, palettes ou tout emballage au conditionnement de transport similaire à l'intérieur desquels les marchandises sont groupées ou emballées, s'ils ne sont pas fournis par l'exploitant".

Signalons enfin le cas des conteneurs vides manutentionnés par l'exploitant.

Le paragraphe 4 de l'article prévoit les modalités de vente des marchandises.

A signaler qu'au Maroc les marchandises entreposées au port sont, le cas échéant, vendues par les services de douane conformément à la législation douanière, même si la vente a lieu sur demande et pour le compte de l'exploitant.

#### *Article 11. Avis de perte, de dommage ou de retard*

##### *Paragraphe 2*

Ce paragraphe prévoit le cas des pertes ou dommages non apparents au moment de la remise des marchandises par l'exploitant à la personne habilitée à en prendre livraison.

Ces dispositions reprennent celles prévues pour le transporteur dans les Règles de Hambourg, à l'article 19, paragraphe 2.

Cependant, la situation de l'exploitant diffère sur ce point de celle du transporteur.

En matière de transport de marchandises par mer notamment, les rapports entre chargeur et transporteur sont réglés dans le détail, de même que les obligations et les garanties qu'emportent les documents de transport, connaissance ou autre.

En ce qui concerne l'exploitant, il ne peut se porter garant que de ce qui lui a été remis ouvertement et lui-même n'est pas en mesure de constater les pertes ou dommages non apparents surtout pour les marchandises reçues au débarquement, après de nombreuses manipulations et transport par mer.

En outre, les modalités de livraison ne sont pas les mêmes pour l'exploitant que celles prévues pour le transporteur.

La personne habilitée à prendre livraison des marchandises est soit le destinataire, soit son mandataire. Or, cette personne a la possibilité de constater les pertes ou dommages au moment de la remise par l'exploitant.

Par ailleurs, la remise matérielle des marchandises à qui de droit décharge l'exploitant de l'obligation de garde. De ce fait, il ne peut être responsable des dommages ou pertes survenus aux marchandises postérieurement à leur sortie des zones d'entreposage au port.

Pour ces raisons, le paragraphe 2 ne peut être appliqué à l'exploitant au port d'autant plus que les délais prévus sont trop longs, soit 7 jours après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final et 45 jours après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Le paragraphe 2 est source d'arbitraire et ne peut donner lieu qu'à des abus et à une multitude de procès contre l'exploitant.

A noter, à titre subsidiaire, que le délai prévu pour le transporteur est de 15 jours à compter de la date de

laquelle les marchandises ont été remises au destinataire (art. 19, par. 2 des Règles de Hambourg).

##### *Paragraphe 4*

Ce paragraphe traite des "facilités raisonnables que doivent se donner réciproquement l'exploitant et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis".

La même disposition est prévue pour le "transporteur et le destinataire" dans les Règles de Hambourg (art. 19, par. 4).

Le projet établit donc un parallélisme entre les liens du transporteur avec le destinataire et les liens de l'exploitant avec la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

Ce parallélisme n'est pas fondé eu égard aux rapports juridiques qui découlent respectivement du contrat de transport et du contrat de "Dépôt".

Le dépositaire est obligatoirement lié au déposant, à savoir la personne qui lui remet les marchandises.

De ce fait, l'inspection des marchandises et la vérification du nombre des colis ne peuvent valablement être effectuées qu'avec la participation effective du déposant, et principalement le transporteur, du fait que les pertes ou dommages sont généralement constatés à l'arrivée des marchandises au port de débarquement.

Il est donc indispensable de tenir compte des règles applicables en matière de transport maritime et d'entreposage portuaire. Ce paragraphe doit préciser que "l'exploitant, le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement...".

##### *Paragraphe 5*

Ce paragraphe prévoit le cas de la réparation du préjudice résultant d'un retard de livraison, le réclamant doit donner à l'exploitant un avis dans les 21 jours suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Il est nécessaire d'ajouter : "ou mises à sa disposition".

Les dispositions du projet de Convention qui traitent du "retard dans la remise des marchandises" à l'article 5, paragraphes 3 et 4, prévoient cette précision.

En effet, l'exploitant peut mettre à la disposition de l'ayant droit les marchandises dans les délais prévus, sans que la personne habilitée à en prendre livraison ne se présente pour en prendre livraison.

Le délai de 21 jours prévu dans ce paragraphe doit courir du jour où les marchandises ont été remises ou mises à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison.

#### *Article 12. Prescriptions des actions*

Cet article traite la question des actions en responsabilité contre l'exploitant.

Le régime prévu dans le projet de Convention est nettement défavorable à l'exploitant :

— Il ouvre la voie aux actions principales qui peuvent être intentées par "l'ayant droit" et aux actions récursoires qui peuvent être intentées par le transporteur ou une autre personne;

- Il prévoit des délais plus longs que ceux prévus pour le transporteur maritime dans les Règles de Hambourg, ce qui offre la possibilité d'exercer davantage d'actions contre l'exploitant.

Le problème des recours judiciaires est étroitement lié à la question des liens du dépositaire au port avec les parties au contrat de transport maritime. Il s'agit là d'un des problèmes qui a soulevé le plus de controverses.

En fait, il s'agit de préserver les intérêts des parties en présence, à savoir les ayants droit à la marchandise, le transporteur et l'exploitant.

Il est donc indispensable de tenir compte des facteurs suivants :

- Le problème de causalité conjointe des dommages imputables au transporteur et au dépositaire;
- Les liens existant entre le transporteur "déposant" et l'exploitant "dépositaire";
- Le problème d'accès aux moyens de preuve permettant de déterminer au cours d'un même procès les responsabilités respectives du transporteur et de l'exploitant, eu égard au transfert de garde des marchandises;
- La nécessité pour le destinataire ou son assureur d'exercer son droit de recours contre le transporteur, en vertu du contrat de transport.

Le recours exercé contre l'exploitant seul ne peut protéger que partiellement les intérêts du destinataire, l'exploitant ne pouvant être responsable que des pertes ou dommages qui lui sont imputables.

- Les frais de justice et le coût des règlements de contentieux qu'il n'est dans l'intérêt d'aucune des parties d'alourdir par une pluralité de recours et par des procès longs et coûteux.

Compte tenu de cet ensemble d'éléments, la solution la plus adéquate consiste à :

- Appliquer le même délai de prescription pour le transporteur maritime et le dépositaire au port;
- Prévoir une action conjointe contre le transporteur maritime et le dépositaire au port au bénéfice de l'ayant droit à la marchandise.

L'article 12 doit être revu dans ce sens et ne peut, dans sa rédaction actuelle, être appliqué à l'exploitant au port.

Signalons à titre subsidiaire les divergences des délais prévus pour le transporteur dans les Règles de Hambourg et de ceux prévus pour l'exploitant dans le présent projet de Convention :

- Le point de départ du délai de prescription pour le transporteur court du jour où il a "livré" les marchandises, soit au destinataire, soit à l'exploitant, si le destinataire ne se présente pas. L'entreposage au port n'est pas compris dans le délai;
- Pour l'exploitant, le délai court du jour de la remise des marchandises à l'ayant droit. Si l'ayant droit retire ses marchandises après plusieurs mois d'entreposage, le délai de prescription est d'autant plus prolongé.

Le délai de prescription devrait donc courir pour l'exploitant du jour où il a reçu les marchandises, ce qui coïncide avec la "livraison" par le transporteur.

- Le délai prévu pour l'action récursoire contre le transporteur même après expiration du délai de prescription subordonne cette action au délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées.

En outre, ce délai ne peut être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a reçu signification de l'assignation dirigée contre elle, c'est-à-dire au début du procès.

- Pour l'exploitant, il n'est pas fait allusion au délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées.

Le délai prévu pour l'action récursoire est fixé à 90 jours après la condamnation de la personne qui exerce l'action récursoire, c'est-à-dire à la fin du procès dirigé contre elle.

Le délai de 90 jours prévu pour l'exploitant est ainsi prolongé de la durée de l'action principale dirigée contre la personne qui peut exercer une action récursoire contre l'exploitant.

La logique exige que même si une action récursoire est admise pour l'exploitant, elle devrait être exercée dans un délai raisonnable, à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a elle-même reçu signification de l'assignation.

## MEXIQUE

[Original : espagnol]

Le Gouvernement mexicain se félicite des travaux entrepris par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux pour élaborer un projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Cela, en premier lieu, parce qu'une telle convention viendra compléter les travaux déjà entrepris par la CNUDCI et par d'autres organisations internationales dans le domaine du transport international de marchandises et, en second lieu, parce qu'il est nécessaire de disposer d'un tel instrument international régissant la responsabilité des exploitants de terminaux de transport. Jusqu'ici, les instruments internationaux régissant le transport de marchandises ne couvraient que certains aspects du contrat de transport, en dépit du fait que c'est durant les étapes intermédiaires du transport et, surtout, avant et après le transport que les marchandises sont le plus fréquemment endommagées ou perdues. Il faut espérer que la nouvelle convention permettra de combler cette lacune juridique.

Pour ce qui est du texte de la future convention, il semble qu'il serait utile, à l'article premier, de définir la "personne habilitée à prendre livraison des marchandises". Ces termes sont utilisés aux articles 3, 4 et 5. Si l'on tient compte en particulier du fait que l'article 4 utilise le mot "client", il serait utile de préciser qui est le client — le chargeur, le transporteur ou le destinataire ? La personne habilitée à prendre livraison des marchandises peut être un

transporteur, un autre exploitant, le destinataire ou le détenteur du connaissance. On devrait donc également envisager de définir le mot "client".

Pour ce qui est de l'article 2 du projet, il est recommandé que la Convention définisse à quel moment l'exploitant : a) prend les marchandises en charge; b) livre les marchandises; et c) met les marchandises à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison.

Le fait que le moment précis où se produisent ces événements ne soit pas déterminé risque de poser des problèmes dans la pratique commerciale. Il serait utile d'envisager d'insérer une règle similaire à celle énoncée à l'article 4 des Règles de Hambourg, concernant la durée de la responsabilité du transporteur, qui traite du même problème dans le cadre du transport de marchandises. Il serait également bon de tenir compte de l'article 14 de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises.

Le paragraphe 1 de l'article 4 stipule que l'exploitant a la faculté — qui peut devenir une obligation si le client le demande — d'émettre un document. On ne comprend pas bien pourquoi, lorsque la personne présentant le document est le "client", le reçu doit identifier les marchandises et en constater l'état et la quantité; par contre, si le document est produit par l'exploitant, l'accusé de réception des marchandises doit indiquer la date de cette réception et constater l'état et la quantité des marchandises, dans la mesure où cela peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

En outre, le texte ne fait pas apparaître clairement qui détermine quel type de document doit être émis, celui visé à l'alinéa a, ou celui visé à l'alinéa b.

Pour ce qui est du paragraphe 4, on notera que le paragraphe 3 de l'article 14 des Règles de Hambourg comporte une définition de la signature qui, tout en étant similaire, diffère sous certains aspects de celle qui figure dans le projet de Convention; le paragraphe 3 de l'article 5 de la Convention sur le transport multimodal comporte également une définition analogue.

Par contre, l'alinéa k de l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux comporte une autre définition de la signature; aussi serait-il bon de préciser cette définition.

Pour toutes ces raisons, il est recommandé : 1) d'éliminer les incertitudes quant à la notion de signature (il y en a déjà trois définitions différentes); 2) de retenir la définition donnée dans la Convention sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, qui présente des avantages sur les autres définitions.

Au paragraphe 1 de l'article 5, l'exploitant est libéré de sa responsabilité s'il prouve qu'il a pris les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement ou ses conséquences. Il faudrait envisager d'inclure également les mesures raisonnables visant à "réduire" ces conséquences. Dans certains cas, il est impossible d'éviter un dommage, mais ses effets peuvent être réduits. On pourrait envisager d'inclure une règle similaire à celle énoncée à l'article 77 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (Vienne, 1980).

Aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5, il est stipulé que l'exploitant est responsable du "préjudice". Conformément

à la définition du mot "préjudice" ["perjuicios"] dans le droit mexicain et, semble-t-il, dans divers pays de droit continental, les dommages ["daños"] constituent "une perte de patrimoine" et les préjudices "un manque à gagner". La terminologie utilisée aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5 risque d'être cause de confusion et d'avoir des conséquences non souhaitées, si un juge interprète les mots susmentionnés conformément à son droit national. Deux solutions seraient possibles : 1) utilisation d'une formule plus descriptive, et 2) définition à l'article premier du mot "préjudice".

Le paragraphe 4 de l'article 5 n'indique pas qui peut déclarer perdues les marchandises. Il faudrait préciser que la personne qui peut le faire est celle qui est habilitée à en prendre livraison. Il ne serait pas logique que ce soit l'exploitant, car celui-ci pourrait alors en tirer avantage lorsque la valeur des marchandises dépasse la limite de sa responsabilité. Quoi qu'il en soit, la faculté de prolonger le délai devrait revenir à la personne intéressée à recevoir les marchandises.

L'article 6 établit des limites de responsabilité qui sont peu élevées si on les compare à celles qui figurent dans toutes les conventions internationales, par exemple à l'article 6 des Règles de Hambourg et à l'article 18 de la Convention sur le transport multimodal. Il faut ajouter que l'expérience montre que les pertes et dommages se produisent le plus fréquemment durant les étapes régies par le projet de Convention. Pour ces raisons, il serait bon de relever les limites de responsabilité, au moins au niveau de celles qui sont stipulées dans les autres conventions susmentionnées.

Dans un autre ordre d'idées, il conviendrait de garder présent à l'esprit qu'entre le moment où se produit le fait donnant lieu à la responsabilité et le moment où une indemnisation est payée, il s'écoule un délai important. Aussi, serait-il bon de stipuler, comme cela a été fait dans d'autres instruments (par exemple à l'article 72 de la Convention sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux et à l'article 78 de la Convention de Vienne sur les ventes), l'obligation de verser des intérêts et même de compenser des pertes dues à d'éventuelles fluctuations des taux de change. Sinon, même si la partie lésée a la possibilité de réclamer de tels dédommagements en vertu d'une loi nationale, la partie responsable pourra avancer que la limite de sa responsabilité couvre déjà les intérêts et les pertes au change.

Pour ce qui est de la responsabilité en cas de retard, qui est calculée sur la base des sommes dues à l'exploitant, il semble que la limite soit très basse, étant donné que l'exploitant ne risque pas de perdre plus que les sommes qui lui sont dues.

Le même article mentionne les sommes dues à l'exploitant et, à ce propos, il faut garder présent à l'esprit que les charges additionnelles que peut exiger l'entrepreneur ne sont pas prises en considération pour calculer la limite; aussi serait-il bon de revoir cette question.

Le paragraphe 1 de l'article 7 vise les actions fondées sur "la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement". La mention des deux types de responsabilité, contractuelle ou délictuelle, semble couvrir tous les cas possibles. A moins qu'il n'existe d'autres motifs n'entrant pas dans ce raisonnement, il faudrait envisager de supprimer les mots "ou autrement".

Pour ce qui est de l'article 8, il a été pris note des arguments pour et contre l'inclusion, au paragraphe 1, des mots "autres personnes engagées par l'exploitant". Etant donné qu'il est peu probable que ces autres personnes disposent d'un patrimoine suffisant, qu'elles ne contractent en général pas d'assurance, qu'elles sont souvent établies dans un pays éloigné et que c'est l'exploitant qui les engage, il est préférable que ces personnes soient couvertes par le paragraphe 1 de l'article 8.

Aux paragraphes 1 et 2, on utilise l'expression "témérement et en sachant..."; bien que cette expression soit effectivement utilisée dans les Règles de Hambourg, elle soulève toutefois des objections. A ce propos, on notera que le mot "témérement" a en espagnol une double connotation : absence de prudence et bravoure ou hardiesse. Dans le texte anglais, c'est le mot "recklessly" qui est utilisé. Le dictionnaire Longman's donne la définition suivante du mot "reckless", s'appliquant à une personne ou à son comportement : trop hâtif, insouciant du danger. Aussi, la personne lésée, une fois que l'employé aura prouvé qu'il a causé le dommage dans l'exercice normal de ses fonctions, a la charge de prouver que :

- a) La personne ayant causé le dommage a agi "bravement" ["valieusement"], de manière imprudente;
- b) Cette personne savait que le dommage ou le retard en résulterait probablement.

Si l'on ajoute à cela que l'exploitant peut, afin d'échapper à l'hypothèse posée au paragraphe 1, s'appuyer sur la restriction "personne dont l'exploitant utilise les services" (telle qu'elle figure dans le projet), dans la pratique, la personne lésée devra toujours supporter le dommage. En conséquence, il est recommandé d'utiliser l'expression "témérement, et en sachant, ou en devant raisonnablement savoir...".

Pour ce qui est du paragraphe 3 de l'article 10, les arguments avancés au paragraphe 63 du document A/CN.9/298 pour justifier que la vente des marchandises doit être régie par la loi de l'Etat où l'exploitant a son établissement sont valides. Néanmoins, cette disposition risque de dissuader certains Etats d'adhérer à la Convention pour les raisons énoncées dans ledit paragraphe. Par exemple : les marchandises sont situées dans l'Etat A, dont la loi interdit aux parties de vendre les marchandises qui ne sont pas les leurs sans une autorisation judiciaire. Si l'établissement de l'exploitant est situé dans l'Etat B, dont la loi autorise la vente des marchandises par l'exploitant, la conséquence sera que, si l'Etat A est partie à la Convention, il devra accepter que les marchandises soient vendues conformément à une loi particulière. Cela serait le cas du Mexique, qui devra envisager les conséquences de cette disposition avant de signer la Convention et d'y adhérer. Cet obstacle pourrait être éliminé si le texte était modifié comme suit : "... dans la mesure autorisée par la loi de l'Etat où il a son établissement et à condition que la vente ne se fasse pas en violation de la loi du lieu où sont situées les marchandises" (la modification proposée est soulignée).

Le paragraphe 2 de l'article 11 a pour conséquence que, si le destinataire est soumis aux Règles de Hambourg et au projet de Convention, il se trouvera face à deux règles différentes régissant la même situation. Le délai stipulé au paragraphe 2 de l'article 19 des Règles de Hambourg est

de 15 jours et il n'y a pas de limite de 45 jours. Il est proposé que ces dispositions soient uniformisées.

Enfin, pour ce qui est de l'article 14, il faut noter qu'il est vrai, en général, que la référence à la "bonne foi" peut poser des problèmes d'interprétation dans la communauté juridique internationale. En outre, une telle référence est inutile, car il est évident que le commerce international doit être fondé sur le principe de la bonne foi. On notera que des libellés différents ont été utilisés dans les conventions de la CNUDCI, ce qui est peu souhaitable. Par exemple, les Règles de Hambourg (art. 3), la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (art. 7) et le projet de Convention utilisent un libellé, alors que la Convention de Vienne sur les ventes de 1980 (art. 7, par. 1) et la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux (art. 4) en utilisent un autre.

## RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

[Original : anglais]

La Mission permanente de la République fédérale d'Allemagne auprès de l'Office des Nations Unies et des autres organisations internationales à Vienne [...] tient à signaler que les autorités fédérales n'ont pas d'objections fondamentales à formuler quant à la teneur du projet de Convention.

Néanmoins, on trouvera ci-joint des observations formulées par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne dont il faudrait tenir compte dans le projet.

### I

Le Gouvernement fédéral a communiqué le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international aux autorités fédérales et autorités des Länder compétentes, ainsi qu'aux organismes économiques intéressés.

Les opinions divergent sensiblement sur la question de savoir s'il convient d'unifier la législation régissant la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, comme le prévoit le projet de Convention.

Ceux qui estiment qu'une telle convention n'est pas nécessaire font observer, notamment, que les cas de transports internationaux faisant intervenir des services relatifs aux transports au sens du projet de Convention, sont exceptionnels. Dans la majorité des cas, ces services sont imposés par les nécessités du transport et les conditions du trafic et ils sont donc — en tant que simple opération de transit — déjà visés par d'autres dispositions de la législation sur le transport international. De ce fait, il n'y aurait pas véritablement de lacune à combler. En outre, l'opportunité d'un ensemble unique de dispositions obligatoires en matière de responsabilité des exploitants de terminaux de transport est mise en doute au motif que lesdits exploitants assurent une grande diversité de services qui pourraient difficilement entrer dans le champ d'application d'un ensemble unique de règles.

Cela dit, les propriétaires de marchandises appuient énergiquement le projet de Convention qu'ils considèrent

comme un complément logique aux conventions internationales sur la responsabilité en matière de transport routier ainsi que de transport par voie ferrée, par mer et par air.

Les vues exprimées quant aux effets économiques probables de la convention proposée sont également divergentes.

On fait valoir qu'une augmentation des primes d'assurance à verser par les exploitants de terminaux de transport ne se traduirait pas automatiquement par une réduction équivalente des frais d'assurance concernant le transport. Dans la mesure où les services relatifs au transport au sens du projet de Convention ne représentent qu'une petite partie de l'ensemble des opérations de transport, on ne saurait s'attendre à une diminution sensible des primes d'assurance en matière de transport. Il est donc juste de dire que les frais de transport pour l'ensemble des opérations risquent d'augmenter plutôt que de diminuer.

Toutefois, les partisans du projet de Convention soutiennent que des règles uniformes limitant le droit des exploitants de terminaux de transport de se soustraire à certaines de leurs obligations contractuelles les exposeraient davantage aux procédures de recours, de sorte que les dommages-intérêts versés par les transporteurs, les transitaires ou les assureurs seraient plus facilement recouvrables. En conséquence, le montant des primes d'assurance et les frais de transport diminueraient.

Il ressort de ces opinions divergentes que la question de savoir s'il convient — et selon quelles modalités — d'unifier la législation régissant la responsabilité des exploitants de terminaux de transport est en étroite corrélation avec l'évolution de la législation relative au transport international en général. A ce propos, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne estime qu'il serait bon que le présent projet de Convention soit conforme dans toute la mesure possible aux diverses conventions relatives au transport international. Toutefois, certaines de ces conventions ne sont entrées en vigueur que dans peu de pays. Ainsi, est-il une nouvelle fois proposé que — pour le moment — le présent projet tienne simplement lieu de loi type. En outre, les terminaux de transport feront sans doute l'objet d'importantes modifications concrètes; aussi faudrait-il mettre en place un ensemble de règles souples et non pas un instrument international contraignant. C'est pourquoi les dispositions du projet de Convention devraient tout d'abord être mises à l'épreuve sous la forme d'une loi type, avant d'être adoptées en tant que convention internationale.

## II

En ce qui concerne les articles du projet de Convention proprement dits, le Gouvernement fédéral tient à formuler les observations suivantes :

### 1. Article premier

a) Conformément à la définition proposée pour les termes "exploitant de terminal de transport", le projet de Convention vise également des activités qui, dans certains ports de la République fédérale d'Allemagne, ne sont pas toujours menées par des exploitants de terminaux proprement dits, mais aussi par des entrepreneurs indépendants

comme, par exemple, des arrimeurs travaillant pour leur compte. Toutefois, étant entendu que, dans la pratique, la manutention des marchandises connaît une rapide évolution, le Gouvernement fédéral ne recommande pas de limiter le champ d'application de la Convention; il estime que la délimitation énoncée dans la deuxième phrase de l'alinéa *a* au sujet des transporteurs et des entrepreneurs de transport multimodal est suffisante.

b) De l'avis du Gouvernement fédéral, toutefois, il serait souhaitable de prévoir une disposition qui donnerait des précisions sur le transport segmenté. Le Gouvernement fédéral appelle l'attention sur le fait que, jusqu'à présent, ce cas précis n'est pas expressément visé par la Convention. Compte tenu de l'actuelle définition du transport international donnée à l'alinéa *c*, le Gouvernement fédéral présume qu'en cas de transport segmenté, le point de départ et le point de destination proprement dits sont ceux correspondant à chaque segment. Ainsi, les segments situés sur le territoire national n'entrent pas dans le champ d'application de la Convention. Toutefois, dans ce cas également, il appartient à chaque Etat membre de déclarer si la Convention est applicable.

c) En raison de son vaste champ d'application, le projet de Convention vise également, dans les circonstances présentes, la manutention directe de marchandises, c'est-à-dire sans mise en garde intermédiaire. Il paraît souhaitable d'apporter des précisions à cet égard.

### 2. Article 4

a) Conformément à l'objectif du projet de Convention qui est d'unifier le régime de responsabilité en matière de transport international, il conviendrait d'ajouter une disposition à l'article 4, similaire au paragraphe 1 de l'article 16 des Règles de Hambourg et au paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises. En conséquence, l'entrepreneur devrait faire une réserve s'il sait ou s'il a des raisons suffisantes de soupçonner que les indications figurant dans le document produit par le client ne sont pas correctes ou s'il n'a pas les moyens suffisants de contrôler ces indications. En tout état de cause, il semble souhaitable de préciser ce point, de manière à mettre en évidence que l'entrepreneur a au moins le droit de faire une réserve pertinente. Il conviendrait également de déterminer quelles sont les conséquences juridiques lorsque l'entrepreneur — nonobstant les conditions précisées ci-dessus — ne fait pas de réserve pertinente.

b) En outre, il faudrait envisager de déterminer qui doit supporter les frais de l'examen des marchandises effectué par l'entrepreneur conformément à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 4.

### 3. Article 6

a) Le Gouvernement fédéral tient à proposer, une nouvelle fois, que l'on s'inspire pour l'article 6 du modèle figurant dans la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (par. 5 de l'article 4 de la Convention du 25 août 1924 telle que modifiée par le Protocole du 23 février 1968; alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 6 des Règles de Hambourg). Ces articles prévoient une limite de responsabilité par colis ou par

kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Si l'on part de l'hypothèse que la convention souhaitée devrait aussi faciliter l'introduction d'un recours par le transporteur — tenu de verser des dommages-intérêts au transitaire — contre l'exploitant du terminal, la disposition prévue par le projet de Convention est difficile à comprendre. En effet, le transporteur — même s'il est lui-même responsable pour un montant supérieur par colis ou par unité — ne peut obtenir de l'exploitant du terminal, à titre de dommages-intérêts, qu'une somme n'excédant pas le montant par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

b) En outre, le Gouvernement fédéral propose d'établir une limite de responsabilité conforme à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (1976) pour toutes les demandes de dommages-intérêts résultant d'une situation particulière. Dans le cas d'endommagement grave, par exemple à la suite d'une explosion ou d'un incendie, la responsabilité par kilogramme — ainsi qu'une limite de responsabilité, soit par kilogramme, soit par colis — pourrait entraîner une perte d'un montant incalculable de sorte qu'il serait à peine possible de s'assurer contre de tels risques. Il est peu probable que la limite de responsabilité puisse être fixée de façon uniforme pour tous les types d'installations. On pourrait retenir, à titre de référence, un certain montant par mètre carré de superficie surveillée ou le chiffre d'affaires annuel.

#### 4. Article 8

Au paragraphe 1 de l'article 8, deuxième éventualité, il ne devrait être impossible à l'exploitant d'un terminal international de limiter sa responsabilité que lorsque le préposé agit dans l'exercice de ses fonctions (voir l'article 25 de la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, telle que modifiée par le Protocole de La Haye en 1955). Il paraît souhaitable d'apporter des précisions à cet effet au libellé de la Convention.

#### 5. Article 10

a) Le paragraphe 1 de l'article 10 devrait être précisé de manière à mettre en évidence que le droit de rétention et le droit de vendre les marchandises sur lesquelles l'exploitant a exercé son droit de rétention sont limités aux créances qui sont exigibles.

b) Dans la deuxième phrase du paragraphe 3 de l'article 10, la restriction applicable aux conteneurs devrait être étendue à tout le matériel de transport énuméré à l'alinéa b de l'article premier. Des palettes d'un type particulier ou du matériel de transport analogue peuvent avoir une valeur considérable et n'appartiennent pas nécessairement au propriétaire des marchandises.

#### 6. Article 11

Il semble douteux qu'un délai de notification d'un jour soit suffisant même dans les cas où le dommage est évident. Bien souvent, l'évaluation de l'état des marchandises et la décision d'aviser l'exploitant nécessitent l'intervention de plusieurs personnes et il faut un certain temps pour

coordonner leur action. Il est donc proposé que le délai soit porté à trois jours ouvrables.

### III

Les observations formulées ci-dessus ne sauraient être considérées comme exhaustives. Le Gouvernement fédéral se réserve le droit de présenter de nouvelles propositions durant la session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

#### *Organisation internationale non gouvernementale*

#### UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

[Original : français]

[Dans sa lettre d'envoi, l'Union internationale des transports routiers indique que, dans l'ensemble, le projet de Convention correspond à ses vues.]

#### *Article premier, alinéa b*

L'IRU approuve la définition des "marchandises" adoptée par le Groupe de travail (A/CN.9/298, par. 18).

#### *Article 2, alinéa b*

A ajouter : "Quand, en application des règles de droit international privé, les services relatifs au transport exécutés par un exploitant sont régis par la loi d'un Etat contractant."

#### *Article 6*

L'article 6 devrait être revu dans le sens qu'il n'est pas satisfaisant que l'exploitant soit tenu à des limites de responsabilité différentes alors qu'il s'agit de la même marchandise, mais transportée par divers modes de transports.

Si, néanmoins, l'article 6 ne devait pas être modifié, il serait préférable d'en modifier le libellé de la seconde phrase de l'article 6, chiffre 1 :

"Cependant, si les marchandises font l'objet d'un transport international par le rail ou la route, la responsabilité de . . .".

Il y a lieu de tenir compte aussi qu'en raison de la souplesse du transport routier, il arrive qu'en cours de route le choix de l'itinéraire soit modifié par l'emprunt — lorsque cela est possible sur une partie du parcours, de la voie maritime ou terrestre — sans que cela soit expressément mentionné dans le contrat de transport ou sur la lettre de voiture.

#### *Article 8*

Ne devrait-on pas prévoir une clause d'exonération de la responsabilité de l'exploitant, notamment lorsque la perte, le dommage ou le retard résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer une perte, un dommage ou un retard. Il en

est de même pour les causes relevant notamment d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel et irrésistible.

*Article 9, alinéa b*

Le remboursement des dépenses engagées pour les mesures prises par l'exploitant à l'alinéa *a* n'est pas suffisant. Il y a lieu d'ajouter "et tous les frais et dommages résultant de la remise des marchandises", par analogie à l'article 22 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CRM).

[A/CN.9/319/Add.2]

NORVÈGE

[Original : anglais]

*Observations générales*

Le Gouvernement norvégien a conscience de l'importance des règles uniformes dans le domaine du transport international de marchandises. De nos jours, la garde de marchandises est parfois régie par les conventions relatives à la responsabilité des transporteurs. Dans certains cas, aucun instrument en vigueur n'est applicable. Le projet de convention sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport peut donc permettre de combler une lacune. Il constitue une base appropriée de discussion et d'étude et le Gouvernement norvégien se félicite des travaux effectués par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux.

Il est essentiel qu'une convention traitant de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport tienne dûment compte des solutions retenues dans les conventions de transport existantes. Le Gouvernement norvégien souhaite qu'il y ait uniformité dans ce domaine. Aussi est-il favorable à l'utilisation des conventions existantes comme modèles pour la convention sur les ETT.

Le Gouvernement norvégien souhaiterait en outre faire de brèves observations sur différents articles du projet de convention. Ces observations sont soumises sans préjudice de la position définitive du gouvernement.

*Observations sur différents articles*

*Article 3*

En vertu de l'article 3, l'exploitant est responsable des marchandises jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée, ou bien les "met à sa disposition". Selon nous, il faudrait envisager de prolonger la durée de la responsabilité dans les cas où les marchandises ne sont pas remises. Les mots "met à sa disposition" devraient, quoi qu'il en soit, être précisés.

*Article 6*

Les limites de responsabilité différentes pour le transport par mer ou par voie d'eau intérieure d'une part et

pour les autres types de transport d'autre part pourraient poser des problèmes. Il s'avérera peut-être difficile de calculer les limites de responsabilité en cas de retard conformément au paragraphe 2. En principe, les limites devraient être élevées, afin de permettre un dédommagement approprié. Toutefois, il importe que ces montants soient dans toute la mesure possible conformes aux limites fixées dans d'autres instruments juridiques relatifs au transport.

*Article 9*

Cet article protège l'exploitant contre tout préjudice causé par des marchandises dangereuses. L'alinéa *b* donne à l'exploitant le droit de se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures préventives mentionnées à l'alinéa *a*. La portée de l'alinéa *b* est peut-être trop restreinte et devrait être réexaminée.

*Article 11*

Cet article diffère des dispositions similaires d'autres conventions de transport. Le Gouvernement norvégien préférerait qu'il y ait davantage d'uniformité entre les textes.

[A/CN.9/319/Add.3]

Le présent additif au document A/CN.9/319 contient une compilation des observations reçues entre le 22 mars et le 28 avril 1989.

Compilation d'observations

*Etats*

FINLANDE

[Original : anglais]

Le Gouvernement finlandais se félicite de pouvoir présenter des observations sur le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, mais tient à préciser que ses observations ne préjugent pas de la position définitive qu'il pourra adopter en la matière. Une éventuelle ratification de la convention elle-même dépendra notamment de l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 et de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises.

Le Gouvernement finlandais appuie l'idée selon laquelle le régime international de responsabilités en question doit être énoncé sous la forme d'une convention. Ceci n'empêchera pas les Etats qui ne sont pas prêts à accepter cette forme de mise en œuvre d'utiliser la convention comme loi type. La solution proposée à l'article F du projet de clauses finales, aux termes duquel la Convention entrera en vigueur lorsqu'elle aura été ratifiée par cinq Etats, est également acceptable pour le Gouvernement finlandais.

*Observations relatives à divers articles**Article premier*

*Alinéa d.* Bien qu'il comprenne que si l'expression "services relatifs au transport" a été largement définie à l'alinéa *d* c'est pour que la Convention comble toutes les lacunes que peuvent laisser subsister les différentes conventions internationales relatives aux transports, le Gouvernement finlandais estime néanmoins que cette large définition fait entrer dans le champ d'application de la Convention des opérations auxquelles l'application de divers articles de la Convention (par exemple les articles 4 et 10) ne semble pas justifiée. On peut aussi se demander si l'idée directrice qui sous-tend la Convention justifie que des activités qui sont habituellement exécutées soit sous la supervision du maître du navire, soit à l'occasion du chargement et du déchargement, entrent aussi dans le champ d'application de la Convention. Le Gouvernement finlandais propose donc de supprimer de l'alinéa *d* les mots "l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage".

*Article 3*

Aux termes de cet article, la responsabilité de l'exploitant prend fin au moment où il remet les marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition. Le Gouvernement finlandais propose que dans le texte anglais les mots "*made them available*" soient remplacés par les mots "*placed them at the disposal of*". A moins que l'exploitant n'ait adressé une notification au destinataire et l'ait engagé à prendre livraison des marchandises, le fait que ce dernier tarde à en prendre livraison dans le délai convenu ne devrait pas mettre totalement fin aux responsabilités de l'exploitant. Le Gouvernement finlandais souligne que les dispositions de cet article en ce qui concerne la durée de la responsabilité ne devraient pas faire obstacle à l'application à l'exploitant des principes généraux de la responsabilité civile.

*Article 6*

*Paragraphe 1.* Les limites de la responsabilité devraient, pour qu'exploitants et transporteurs puissent exercer des recours sur les mêmes bases, correspondre aux limites utilisées dans le domaine de la législation sur les transports. Il pourrait donc être préférable d'ajouter dans le projet d'article une autre possibilité, fondée sur le nombre de colis ou d'unités de chargement. L'imposition de limites par colis aux conteneurs et dans des cas similaires devrait dans la présente Convention être réglée de la même manière que dans les conventions relatives au transport de marchandises par mer.

Il pourrait être préférable de préciser les dispositions de la Convention dans les cas où les marchandises ont été perdues puis retrouvées. On ne devrait pas interpréter la Convention de telle manière que l'exploitant obtienne la propriété des marchandises présumées perdues seulement en versant une indemnisation pour la perte totale des marchandises conformément à l'article 6 après qu'il a cessé d'être responsable. Si les marchandises sont retrouvées après que l'indemnité a été versée, la question de la propriété des marchandises devrait être tranchée en vertu de la législation applicable. La Convention ne devrait pas interdire au destinataire de réclamer les

marchandises et de percevoir une indemnité de retard s'il accepte de rembourser à l'exploitant la différence entre l'indemnité pour la perte totale des marchandises et l'indemnité de retard.

*Article 8*

*Paragraphe 1.* Le Gouvernement finlandais approuve dans son principe la solution adoptée au paragraphe 1 de l'article 8, à savoir que l'exploitant ne peut se prévaloir de la limite de responsabilité lorsque la perte, le dommage ou le retard a été causé par un de ses préposés ou mandataires, soit intentionnellement, soit par une négligence grossière. Néanmoins, l'exploitant devrait être habilité à se prévaloir de la limitation de responsabilité lorsque son préposé ou agent a causé un dommage mais qu'il n'y a pas de liens de causalité entre le dommage et l'exercice par le préposé ou l'agent de ses activités professionnelles. On peut citer comme exemple le cas d'un employé de l'exploitant qui cambriolerait les locaux de ce dernier et volerait les marchandises en dehors de ses heures de travail.

En conséquence, l'exploitant ne devrait perdre son droit d'invoquer la limitation de responsabilité pour les dommages causés par un de ses préposés ou agents que dans les cas où ce dernier a agi en tant que tel. Il appartiendrait aux législations nationales sur les contrats de travail et de représentation de définir les situations en cause.

*Article 10*

Le droit de l'exploitant à une sûreté sur les marchandises qui est énoncé au paragraphe 1 de l'article 10 est lié aux frais et créances touchant les services relatifs aux transports exécutés par lui en ce qui concerne les marchandises pendant la période durant laquelle il en est responsable. Il a aussi le droit de vendre les marchandises pour obtenir la somme nécessaire à la satisfaction de sa créance (par. 3).

Il est proposé que le droit de rétention et le droit de vendre les marchandises englobent aussi les frais et créances liés aux services relatifs au transport exécutés par l'exploitant *après* qu'il soit devenu responsable des marchandises. Les frais et créances peuvent avoir été encourus en tout ou en partie après que l'exploitant a cessé d'être responsable des marchandises en vertu de l'article 3 de la Convention, par exemple s'il n'a pas été pris livraison des marchandises entre les mains de l'exploitant dans le délai convenu ou si les frais d'entreposage pour le délai convenu ont été payés à l'avance. Il n'y a aucune raison de refuser le droit de rétention pour ce type de frais et créances.

Le droit de l'exploitant de vendre les marchandises devrait aussi s'étendre aux marchandises non réclamées même si, par exemple en raison d'un paiement préalable, les frais et créances de l'exploitant sont déjà couverts. Un nouveau paragraphe devrait être ajouté à l'article qui disposerait que des marchandises non réclamées peuvent être vendues i) si l'exploitant a avisé la personne habilitée à en prendre livraison qu'elles sont à sa disposition et qu'il a l'intention d'exercer son droit de les vendre et ii) s'il n'a pas été pris livraison des marchandises à l'expiration du délai, de 30 jours au moins, indiqué dans la notification.

Afin d'harmoniser le paragraphe 3 avec l'alinéa b de l'article 1, il conviendrait d'ajouter les mots "palettes ou tout emballage ou conditionnement de transport similaire à l'intérieur desquels les marchandises sont groupées ou emballées" après le mot "conteneurs".

#### Article 17

*Paragraphe 4.* Le Gouvernement finlandais propose de remanier le paragraphe 4 comme suit : "Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants sous réserve qu'au moins la moitié de ses membres soient présents au moment du vote."

### PAYS-BAS

[Original : anglais]

#### Observations générales

Le Gouvernement néerlandais a pris note avec beaucoup d'intérêt et de satisfaction du projet de convention. L'unification des règles relatives à la responsabilité des exploitants de terminaux a avant tout pour objet de combler les lacunes des régimes de responsabilité énoncés dans les conventions internationales de transport, concernant notamment les périodes se situant avant, pendant et après le transport, ainsi qu'entre les différentes étapes du transport. D'une part, le projet de convention protège comme il convient les personnes ayant un intérêt sur les marchandises et, d'autre part, il facilite les recours contre les exploitants de la part des transporteurs, des opérateurs de transport multimodal, des transitaires et d'entités similaires, lorsqu'ils sont tenus responsables de pertes ou d'endommagements des marchandises causés par les exploitants durant la période où ces derniers étaient responsables des marchandises.

Le projet de convention s'applique aux exploitants recevant des marchandises qui font l'objet d'un transport international par voies maritime, aérienne, ferroviaire ou routière et sur voie d'eau intérieure. Il existe un très large éventail d'exploitants traitant différents types de marchandises et s'acquittant de différents types de services. En outre, parmi ces exploitants, le niveau de complexité technique et opérationnel est très divers. Etant donné les circonstances différentes dans lesquelles les exploitants s'acquittent de leurs services, le Gouvernement néerlandais n'est pas convaincu que les différents types d'exploitants de terminaux doivent nécessairement se voir appliquer le même régime de responsabilité. Le projet de convention devrait permettre au législateur national d'appliquer le projet de convention compte tenu des circonstances. On trouvera ci-après une proposition à cet effet.

Les observations faites ci-dessous à propos de certains articles ne constituent pas l'avis définitif du Gouvernement néerlandais. Celui-ci se réserve le droit de faire d'autres propositions de modification de ces articles ou d'autres articles lors de la vingt-deuxième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. Ainsi, l'absence d'observations sur tel ou tel article ne signifie pas que le Gouvernement néerlandais l'acceptera nécessairement.

#### Définitions et durée de la responsabilité (articles premier et 3)

La détermination du moment précis où commence et prend fin la responsabilité d'un transporteur dans le cadre d'une convention internationale de transport est un sujet extrêmement complexe, faisant l'objet d'interprétations différentes. Selon la Convention de Varsovie, les Règles de Hambourg et la Convention sur le transport multimodal, le transporteur est responsable des marchandises à compter du moment où il les prend en charge jusqu'au moment de leur livraison. Selon l'article 3 du projet de convention, l'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde. Etant donné qu'il est possible que le transporteur et l'exploitant aient en même temps la charge des marchandises, le Gouvernement néerlandais suppose que l'alinéa a de l'article premier et l'article 3 autorisent l'application du projet de convention lorsque les marchandises sont toujours à la charge du transporteur et que, durant cette période, l'exploitant s'acquitte de services relatifs au transport en ce qui concerne les marchandises. Si les marchandises subissent une perte ou un dommage durant cette période, le transporteur serait responsable envers le chargeur et intenterait un recours contre l'exploitant.

Il faudrait préciser que les termes "services relatifs au transport" désignent la manutention proprement dite des marchandises et non, par exemple, des services financiers relatifs aux marchandises. Le Gouvernement néerlandais souhaiterait donc que la définition des services relatifs au transport soit remplacée par la définition suivante :

"a) Les termes 'services relatifs au transport' désignent des services relatifs à la manutention des marchandises tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage;"

#### Emission d'un document (article 4)

Il faudrait préciser quelle personne est désignée par le mot "client". Le Gouvernement néerlandais préférerait remplacer ce mot par les mots "l'autre partie au contrat".

#### Déchéance du droit de limiter la responsabilité (article 8)

L'inclusion à l'article 8 des préposés ou mandataires suscite de graves objections.

L'exploitant ne devrait perdre le bénéfice des limites de responsabilité que dans le cas où les actes ou omissions intentionnels ou téméraires sont de son propre fait et non dans ceux où ils sont imputables à ses préposés ou mandataires. La déchéance du droit de limiter la responsabilité doit être considérée comme un facteur important dans la répartition des risques entre les chargeurs, les transporteurs et les exploitants. Selon le paragraphe 1 de l'article 8 des Règles de Hambourg, le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité lorsque l'acte ou l'omission intentionnel ou téméraire sont de son propre fait. A des fins d'assurance, il est important que l'exploitant sache qu'il peut se prévaloir des limites exprimées dans les règles uniformes et que ces limites ne seront écartées que dans des cas exceptionnels.

*Marchandises dangereuses (article 9)*

Lorsque des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant et que ce dernier n'a pas été informé de leur caractère dangereux, il est habilité à prendre les précautions nécessaires conformément à l'alinéa *a* de l'article 9. Il peut obtenir remboursement de toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre lesdites mesures. Il n'apparaît toutefois pas clairement qui doit lui rembourser toutes ces dépenses. Le Gouvernement néerlandais propose de remplacer l'alinéa *b* par l'alinéa suivant :

"*b*) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa *a* auprès de la personne qui ne s'est pas acquittée de son obligation de l'informer du caractère dangereux des marchandises en vertu de toute convention internationale ou législation nationale".

*Avis de perte ou de dommage (article 11)*

Le Gouvernement néerlandais préférerait que les règles uniformes stipulent que la notification doit être donnée par écrit à l'exploitant.

Le Gouvernement néerlandais souhaiterait en outre présenter la proposition suivante, comme il est indiqué dans les observations générales :

*Nouvel article*

"Tout Etat peut déclarer au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion qu'il limitera l'application des règles énoncées dans la présente Convention à certains types d'exploitants."

## RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

[Original : anglais]

Le Gouvernement de la République démocratique allemande estime que le projet de convention tel qu'il figure dans le document A/CN.9/298 constitue une base de travail utile pour des discussions ultérieures. Néanmoins, il estime que certains des projets d'articles pourraient être encore améliorés et il propose d'apporter un certain nombre d'amendements reproduits ci-après.

*Article 2*

Rédiger comme suit l'article 2 :

"La présente Convention s'applique à des services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

*a*) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant qui a au moins un établissement situé sur le territoire d'un Etat contractant, ou

*b*) Quand les services relatifs au transport sont exécutés sur le territoire d'un Etat contractant, ou

*c*) Quand, en application des règles de droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat contractant."

Les paragraphes 2 et 3 devraient être supprimés.

*Article 3*

Cet amendement ne s'applique pas à la version française.

*Article 4, par. 1*

Remplacer à la deuxième ligne de l'alinéa *a* le mot "établi" par le mot "présenté".

*Article 5, par. 4*

La période de "30 jours consécutifs . . ." pourrait être portée à "60 jours consécutifs . . .".

*Article 8, par. 1*

Après le mot "mandataires", ajouter le membre de phrase suivant : ". . . ou toute autre personne dont l'exploitant utilise les services pour exécuter les services relatifs au transport" :

1) L'exploitant ne peut pas se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne dont il utilise les services pour exécuter les services relatifs au transport commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

*Article 9, b*

Cet amendement ne s'applique pas à la version française.

*Article 10, par. 1, 3 et 4*

Dans tous ces paragraphes, la loi applicable devrait être celle de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises.

*Article 11, par. 2*

Mettre un point après les mots ". . . où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final." Si la dernière partie du paragraphe est maintenue, la période de 45 jours devrait être prolongée.

*Article 12, par. 5*

Afin d'éviter une augmentation inutile des actions intentées, le transporteur ou toute autre personne devrait être habilité à intenter une action récursoire contre un exploitant, également dans un délai de 90 jours après que la réclamation a été réglée si aucune action n'a été intentée à son encontre.

*Article 14*

Ajouter le paragraphe suivant :

"2) Les questions concernant les sujets régis par la présente Convention et qui ne sont pas expressément réglées par ladite Convention doivent être réglées conformément aux principes généraux sur lesquels cet instrument est basé ou, en l'absence de tels principes,

conformément à la loi applicable en vertu des règles du droit international privé.”

*Article 17, par. 1*

Le paragraphe suivant devrait être ajouté :

“c) Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle a été ouverte à la signature, le Dépositaire réunit la commission au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur de la Convention.”

*Article 17, par. 3*

Ce paragraphe pourrait être supprimé ou, s'il était maintenu, être rédigé de la manière suivante :

“En déterminant si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure elles doivent l'être, on tiendra compte de tous les critères jugés applicables et déterminés sur une base internationale, entre autres les critères suivants : . . .”.

*Article 17, par. 6*

Les deux périodes de “18 mois” devraient être des périodes de “12 mois”.

TRINITÉ-ET-TOBAGO

[Original : anglais]

Le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago se félicite de l'élaboration d'une convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. De l'avis du gouvernement, l'application de la convention, lorsqu'elle aura été adoptée, aura des incidences positives sur le commerce international, car elle permettra d'unifier la question très délicate de la responsabilité des exploitants.

On trouvera ci-après des observations sur certains articles.

*Article 3. Durée de la responsabilité*

La durée de la responsabilité est vague; il faudrait libeller cette disposition de manière à ce que cette durée soit la plus brève possible après la remise des marchandises, c'est-à-dire un ou deux jours francs après la remise.

*Article 4. Emission d'un document*

Il faudrait inclure un autre article stipulant que l'expéditeur ou son mandataire est tenu de soumettre les documents appropriés à l'exploitant dans un délai raisonnable. L'article actuel ne traite pas du tout de cette question.

*Article 5. Fondement de la responsabilité*

*Paragraphe 2.* Cet article sera sans doute difficile à appliquer. Si l'effet global de l'ensemble des causes peut être aisément déterminé, la détermination de l'effet de chaque cause ne pourra sans doute pas se faire au moyen d'opérations mathématiques telles qu'une addition ou une soustraction. Cette disposition peut conduire à une

prolifération de pratiques différentes selon les Etats Membres. Peut-être faudrait-il élaborer pour cet article des directives plus précises.

*Article 10. Sûreté portant sur les marchandises*

Les dispositions relatives aux sûretés portant sur les marchandises devraient être libellées de manière à ce que le minimum de marchandises soit retenu. En d'autres termes, il est préférable d'exiger une garantie pour la somme réclamée plutôt que d'entreposer et retenir des marchandises en cas de contentieux.

*Article 11. Avis de perte, de dommage ou de retard*

Le calendrier prévu est peut-être un peu bref pour les envois importants.

*Article 16. Unité de compte*

Cette conversion peut être cause d'un désavantage certain pour les pays en développement ou d'autres nations dont les monnaies sont comparativement faibles.

[A/CN.9/319/Add.4]

ASSOCIATION INTERNATIONALE  
DES PORTS (AIP)

Le Secrétaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a reçu la communication suivante du Secrétaire général de l'Association internationale des ports :

[Original : anglais]

1. En ma qualité de Secrétaire général de l'Association internationale des ports, j'ai l'honneur de vous communiquer le texte de la “Résolution relative à un projet de convention visant à limiter la responsabilité des exploitants de terminaux de transport”, adoptée le 28 avril 1989 en séance plénière lors de la seizième Conférence biennale de notre association, qui s'est tenue à Miami.

2. Le texte de cette résolution (résolution n° 2 de la seizième Conférence biennale de l'AIP) est le suivant :

RÉSOLUTION RELATIVE A UN PROJET DE  
CONVENTION VISANT A LIMITER LA RESPON-  
SABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX  
DE TRANSPORT

ATTENDU que le Comité chargé de la protection juridique des intérêts portuaires a étudié le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international dont la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sera saisie à sa session de 1989;

ATTENDU que le Conseil d'administration a approuvé le rapport du Comité sur ce projet de convention;

L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PORTS DÉCIDE, à la deuxième séance plénière de sa seizième Conférence, le 28 avril 1989, d'exprimer par la présente résolution son appui à l'entreprise consistant à clarifier et

limiter la responsabilité des exploitants de terminaux de transport à raison des pertes de marchandises et des dommages causés à celles-ci, sous réserve que la CNUDCI examine avec soin les dispositions du projet tendant à rendre l'exploitant responsable des dommages intentionnels causés aux marchandises par ses préposés ou agents et des retards imputables à ceux-ci, et sous réserve également que les limites pécuniaires soient fixées à des niveaux raisonnables et assurables.

[A/CN.9/319/Add.5]

## IRLANDE

[Original : anglais]

Si le développement continu du commerce international va vraisemblablement créer de nouveaux besoins en ce qui concerne les terminaux de transport et les opérations connexes, notamment en Europe continentale en raison de l'avènement du marché unique de la Communauté européenne, l'Irlande ne pense pas qu'il soit nécessaire ou urgent de réglementer les activités de ces terminaux au moyen d'un instrument international. Un tel instrument international pourrait néanmoins être bénéfique s'il était largement appliqué.

L'Irlande note que les tentatives faites par le passé par le Comité maritime international pour élaborer un tel instrument ont été vaines, faute d'appui au niveau international, et elle se demande si un tel appui existe aujourd'hui

qui justifierait d'entreprendre le travail considérable nécessaire à l'achèvement du texte d'une convention. (A l'évidence, ceci concerne le moment où la convention, si elle était adoptée, devrait entrer en vigueur au plan international.)

L'Irlande a aussi des doutes quant à l'inclusion proposée, à l'article 17-1 *b* du projet de convention, d'une référence à la "Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg)", qui n'a pas encore été adoptée par un nombre suffisant d'Etats pour entrer en vigueur. De fait, les principaux Etats maritimes n'ont pas manifesté l'intention d'y adhérer.

En ce qui concerne le champ d'application de la convention proposée, l'Irlande considère le projet actuel comme défectueux en ce qu'il n'aborde pas la question cruciale du traitement à accorder aux denrées périssables (en particulier aux denrées alimentaires), et ne contient aucune disposition concernant les douanes, ni les droits frappant les marchandises.

Comme les autorités portuaires irlandaises fournissent des installations permettant d'entreposer des marchandises en plein air ou sous abri sans accepter de responsabilité et gratuitement, l'Irlande estime qu'une autorité portuaire ne "prend [pas] en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international" "à titre professionnel", et qu'en conséquence les dispositions du projet de convention ne s'appliqueraient pas aux autorités portuaires irlandaises. L'Irlande souhaiterait que d'autres délégations lui confirment que telle est aussi leur interprétation de la disposition en question.

## B. Limites de responsabilité et unités de compte dans les conventions internationales de transport : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/320) [Original : anglais]

### INTRODUCTION

1. Durant l'examen par la Commission, à sa vingt et unième session (1988), du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, il a été noté que l'Assemblée générale pourrait décider de convoquer une conférence diplomatique aux fins de la conclusion d'une convention. Une telle conférence offrirait une bonne occasion d'envisager la révision des limites de responsabilité, ainsi que des dispositions relatives aux unités de compte figurant dans la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Hambourg) et dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises. Après un débat, notant que l'éventualité de la révision d'une convention risquait d'inciter les Etats envisageant de devenir parties à ladite convention à retarder leur décision de la ratifier ou d'y adhérer, la Commission a convenu qu'il n'était pas nécessaire pour le moment de prendre une décision sur ce point et que la question pourrait être réexaminée à un stade ultérieur. Néanmoins, il a été jugé que des informations détaillées sur les limites de responsabilité et sur les unités de compte utilisées dans les diverses conventions relatives au transport pourraient être utiles à la Commission; aussi le Secrétariat a-t-il été prié d'établir

une compilation analytique de ces dispositions pour la vingt-deuxième session<sup>1</sup>.

2. Le présent rapport contient la compilation analytique requise par la Commission. Etant donné le contexte dans lequel cette demande a été formulée, la compilation ne porte que sur les conventions internationales et protocoles auxdites conventions relatifs au transport de marchandises ou, lorsqu'une convention ou un protocole régissent le transport de marchandises et le transport de passagers ou de bagages, que sur les dispositions relatives au transport de marchandises. Les conventions et protocoles sont présentés dans l'ordre chronologique pour chaque mode de transport.

3. La plupart des conventions ci-incluses ont été modifiées par des protocoles adoptant le Droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (FMI) en tant qu'unité de compte pour l'expression des limites de responsabilité en cas de perte ou d'endommagement de marchandises. Avant ces modifications, les conventions

<sup>1</sup> Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt et unième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-troisième session, Supplément n° 17 (A/43/17)*, par. 30 et 31.