

**Assemblée générale**

Distr. générale  
10 juin 2008  
Français  
Original: arabe

---

**Commission des Nations Unies pour  
le droit commercial international****Quarante et unième session**

New York, 16 juin-3 juillet 2008

**Projet de convention sur le contrat de transport  
international de marchandises effectué entièrement ou  
partiellement par mer****Compilation des commentaires des gouvernements et des  
organisations intergouvernementales\*****Additif**

## Table des matières

	<i>Page</i>
II Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales . . . . .	2
A. États . . . . .	2
17. Égypte . . . . .	2

---

\* La présente note est soumise avec retard car elle a été reçue tardivement.



## II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales

### A. États

#### 17. Égypte

[Original: arabe]

[10 juin 2008]

##### a) Aspects globalement positifs du projet

1. Le projet de convention est destiné à s'appliquer non seulement aux opérations de transport multimodal comprenant une étape maritime, mais aussi au transport unimodal effectué partiellement par mer. Il vise également à actualiser le droit des transports maritimes pour tenir compte du commerce électronique et des progrès de l'informatique, tout en prenant acte de l'évolution technologique des transports maritimes.
2. Le projet découle d'une volonté commune de moderniser le transport multimodal et de garantir la sécurité des opérations maritimes. Il porte sur tous les aspects des contrats de transport international par mer, à savoir sur les questions de fond et les questions d'exécution ou, plus exactement, d'inexécution, en ce qu'il contient des dispositions relatives à la responsabilité en cas de perte, dommage ou retard subi par les marchandises.
3. À cet effet, le projet cherche à mettre en évidence les obligations des parties et l'intérêt accru de l'exécution des contrats de transport de marchandises par mer. Il cherche aussi un équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs, soulignant les obligations des derniers sans préjudice des intérêts des premiers.
4. Le projet insiste sur l'obligation qu'a le transporteur de mettre le navire en état de navigabilité et de l'y maintenir tout au long du voyage. Il rend le transporteur *ipso facto* responsable en cas de perte, dommage ou retard subi par les marchandises, tout en prévoyant la possibilité de le décharger de cette responsabilité si l'absence de faute est prouvée ou si l'on est en présence d'une cause d'exemption prévue à l'article 18, sauf erreur de navigation ou incendie. De ce point de vue, le projet respecte la spécificité du droit maritime et protège les intérêts des chargeurs.

##### b) Définitions qui se recourent

5. L'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article premier dispose que le terme "partie exécutante" désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations de ce dernier découlant d'un contrat de transport en ce qui concerne la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou son contrôle.
6. Selon le paragraphe 7 du même article, le terme "partie exécutante maritime" désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période

comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire. Il ne désigne un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

7. La définition du terme "partie exécutante" qui figure à l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article premier recoupe celle du terme "partie exécutante maritime" qui figure au paragraphe 7 du même article étant donné que le port assume ces deux rôles à la fois à l'intérieur de la zone portuaire, en vertu de la loi et de la réglementation qui régissent ses activités et non du fait qu'il agit pour le compte du chargeur.

**c) Propositions concernant des points non abordés dans le projet**

8. Le projet n'aborde pas la question des pouvoirs des tribunaux compétents. Si les délégations ne parviennent pas à s'accorder sur ces pouvoirs ou sur la question de l'arbitrage, il pourrait être souhaitable de renvoyer aux règles régissant ces pouvoirs ou à celles régissant l'arbitrage, comme dans la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg).

9. Les limites de la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises sont déterminées par référence à la valeur de ces marchandises, à concurrence d'un maximum qui est fonction du poids de celles-ci ou du nombre de colis, la limite la plus élevée étant applicable, sauf pour les marchandises dont la valeur a été déclarée. À cet égard, il serait peut-être préférable de fixer une limite plus élevée, comme dans les Règles de Hambourg de 1978.

**d) Anomalies à corriger**

10. Article premier, paragraphe 7 et alinéa b) du paragraphe 15:

L'alinéa 7 de l'article premier pose que le terme "partie exécutante maritime" désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire. Il ne désigne un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

Observation: telle qu'elle est définie au paragraphe 7, la partie exécutante maritime n'est pas habilitée à émettre de document de transport pour le compte du transporteur, car seul ce dernier peut le faire, contrairement à ce qui ressort de l'alinéa b) du paragraphe 15. Une correction s'impose.

**e) Articles ou paragraphes qu'il est proposé de supprimer**

11. L'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article premier dispose que le terme "partie exécutante" désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations de ce dernier découlant d'un contrat de transport en ce qui concerne la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou son contrôle.

12. L'alinéa b) du paragraphe 6 du même article prévoit ce qui suit:

Le terme "partie exécutante" ne désigne pas une personne dont un chargeur, un chargeur documentaire, l'expéditeur, la partie contrôlante ou le destinataire, et non pas le transporteur, utilise directement ou indirectement les services.

Observation: l'alinéa b) du paragraphe 6 pourrait être supprimé, et seul l'alinéa a) maintenu.

13. L'article 36 n'a pas lieu d'être dans la mesure où il ne fait que compliquer les choses.

14. Article 47, alinéa b): le transporteur ne devrait pas avoir la possibilité d'arguer qu'il ignore l'adresse du chargeur. Si les adresses de tous ceux qui sont mentionnés dans ce paragraphe étaient inconnues, alors qui saurait les identifier? Mais surtout, rien n'indique ce qu'il advient des marchandises, en particulier dans le cas où il est impossible de s'en départir en raison de leur nature, de leurs caractéristiques ou de leur dangerosité. Il serait souhaitable de supprimer l'article 47, qui entre en conflit avec la loi égyptienne, selon laquelle il ne peut être convenu de ne pas émettre de document de transport ou de document électronique de transport.

15. Article 54: il convient de supprimer l'alinéa b).

**f) Articles ou paragraphes qui nécessitent des explications**

16. Le paragraphe 2 de l'article premier indique que le terme "contrat de volume" désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette.

17. La question posée par le Groupe de travail des États arabes concerne le terme "contrat de volume" défini dans ce paragraphe: qu'est-ce que le contraire d'un contrat de volume? Autrement dit, quel est le terme employé pour désigner un contrat qui n'est pas un contrat de volume?

18. Article 6, sur les exclusions particulières: il n'apparaît pas clairement pourquoi les navires affrétés, spécialement ceux affrétés par le transporteur lui-même, sont exclus du champ d'application de la convention. Il est extrêmement dangereux d'exclure les chartes-parties de la réglementation.

19. Article 12, alinéa b) du paragraphe 2: en l'état actuel, la disposition selon laquelle la responsabilité du transporteur cesse à la remise des marchandises à une autorité ou à un autre tiers n'est pas acceptable pour le port car le transporteur reste dans bien des cas soumis à ses obligations, notamment lorsque des marchandises dangereuses arrivent avec de fausses adresses, lorsque des marchandises déchargées demeurent sous sa garde car il y a confusion entre les marques et les numéros en l'absence de documents permettant de faire un tri, lorsque des marchandises déchargées sont en transbordement ou lorsque des conteneurs appartenant au transporteur sont renvoyés vides au port.

20. L'article 12 présente plusieurs lacunes concernant la durée de responsabilité, et il est difficilement applicable autrement qu'au moyen d'autres conventions. Mieux vaudrait adopter les dispositions relatives à la durée de responsabilité contenues dans les Règles de Hambourg.

21. L'article 13 du projet de convention, qui traite du déplacement n'entrant pas dans le champ d'application du contrat de transport, est inintelligible; il a besoin d'être clarifié et formulé de manière plus précise. Comment peut-on, par exemple, autoriser le transporteur à émettre un document de transport qui n'est pas visé par le contrat de transport sans qu'il soit obligé de transporter les marchandises et, par conséquent, que sa responsabilité s'étende sur la durée du contrat de transport?
22. Article 14, paragraphe 1: dans ce paragraphe, le transporteur assume le rôle du port. Ce texte est irréaliste et inacceptable parce qu'une grande partie des marchandises transportées par mer est entreposée et non livrée immédiatement. Dans le paragraphe 2 du même article, le rôle du port est supprimé et revient au chargeur et au transporteur, par le simple fait qu'ils en conviennent ainsi. Cette situation peut se concevoir lorsque le transporteur est propriétaire des installations portuaires et en assure la gestion, mais ce cas de figure est plutôt rare. De plus, cet article est incompatible avec les règles internationales relatives à la responsabilité lors du déchargement, du transport ou du chargement. Il serait possible d'ajouter l'expression "au marquage destiné à les distinguer des autres marchandises" au paragraphe 1 de l'article 14, qui serait ainsi rédigé:
1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 27, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au marquage destiné à les distinguer des autres marchandises, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.
23. Article 14: il conviendrait de modifier le paragraphe 2 comme suit: "Le transporteur et le chargeur peuvent convenir que [...] seront exécutés par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire, si celui-ci y consent."
24. Article 15: cette condition ne s'applique qu'au début du voyage. Le projet de convention ne précise pas le type de diligence raisonnable qui doit être exercée, et l'article 15 constitue un exemple caractéristique à cet égard.
25. Article 18, sur le fondement de la responsabilité: l'alinéa m) du paragraphe 3, relatif à la perte ou au dommage subi par les marchandises, ("Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer") est trop général. Que se passe-t-il, par exemple, si les marchandises perdues ou endommagées représentent deux fois plus que celles qu'on tente de sauver en mer?
26. L'article 18 contredit par ailleurs le principe de transfert de droits, puisqu'en vertu de la loi, un transfert nécessite que soient rassemblées certaines conditions qui ne sont pas visées pas dans cet article, ce qui crée une sorte de contradiction pour l'interprétation, dans la mesure où le terme juridique "transfert de droits" n'a pas le sens que veut lui donner la convention. Il conviendrait donc de le remplacer par un autre terme afin d'éviter toute confusion et ambiguïté. La loi fait la distinction entre "transfert de droits" et "endossement".
27. En outre, les règles de droit civil relatives au transfert diffèrent des règles relatives à l'endossement, qui ressortissent principalement au droit commercial, tout comme leurs effets. Cet article confond transfert de droits et endossement.
28. Il doit être examiné et clarifié conformément au contrat de transport.

29. L'article 73 donne à penser qu'il faut devenir partie à la convention pour préserver le droit des propriétaires des biens et d'autres droits, puisqu'il retire clairement leur compétence aux tribunaux des États qui prennent des mesures provisoires ou conservatoires.

30. L'article 79 laisse de larges possibilités d'arbitrage.

**g) Articles et paragraphes à modifier**

31. Définitions: dans le projet de convention, le paragraphe 5 de l'article premier se lit comme suit:

Le terme "transporteur" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.

Observation: la personne qui s'engage à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre contre paiement et qui est l'une des parties au contrat.

32. Dans le projet de convention, le paragraphe 8 de l'article premier se lit comme suit:

Le terme "chargeur" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur.

Observation: la personne qui s'engage à remettre des marchandises au transporteur pour qu'elles soient déplacées d'un lieu à un autre et livrées au destinataire, et qui conclut le contrat de transport.

33. Dans le projet de convention, le paragraphe 9 de l'article premier se lit comme suit:

Le terme "chargeur documentaire" désigne une personne autre que le chargeur qui accepte d'être désignée comme "chargeur" dans le document de transport ou dans le document électronique de transport.

Observation: il n'y a aucun intérêt concret à mentionner le chargeur documentaire sans en préciser le rôle et les obligations.

34. À l'article premier, il convient d'ajouter à la liste de définitions celle du terme "marchandises dangereuses":

Le terme "marchandises dangereuses" désigne des marchandises classées dangereuses selon le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ou selon les classements reconnus que les États Parties à la Convention ont adoptés au nombre des règles internationales établies.

35. Il convient d'ajouter à la liste des définitions de l'article premier celle du terme "réception".

Observation: réception des marchandises par le transporteur ou son représentant, qui s'engage à les livrer conformément aux conditions du contrat de transport.

36. Vu que la convention mentionne le transport international [de marchandises] effectué entièrement ou partiellement par mer, il faut ajouter une définition du

transport effectué partiellement par mer et préciser sa relation avec d'autres modes de transport.

37. Le paragraphe 17 de l'article premier du projet de convention dispose que le terme "document de transport non négociable" désigne un document de transport qui n'est pas négociable.

38. La Jordanie propose de le modifier comme suit: "Le terme 'document de transport non négociable' désigne un document de transport qui énonce le nom d'un seul destinataire et qui ne permet à nul autre de réceptionner les marchandises."

39. L'Égypte propose de le modifier comme suit: "Le terme 'document de transport' désigne un document de transport qui énonce le nom d'un seul destinataire."

40. Le paragraphe 25 de l'article premier du projet de convention pose que le terme "navire" désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.

Observation: dans cette définition, le terme "bâtiment" est trop général. Il conviendrait de le préciser en ajoutant l'expression "en état de navigabilité" de sorte que la définition se lise comme suit: le terme "navire" désigne tout bâtiment en état de navigabilité utilisé pour transporter des marchandises. L'alinéa a) de l'article 15 va dans ce sens:

Article 15. Obligations particulières applicables au voyage par mer

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

a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité.

41. L'article 2 (Interprétation de la présente Convention) du projet de convention prévoit ce qui suit:

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

Observation: une formulation plus correcte, employant un terme reconnu, serait:

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application et le principe de bonne foi dans le commerce international.

42. L'article 3 du projet de convention, sur les conditions de forme, pose ce qui suit:

Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 20, paragraphe 3; 24, paragraphes 1 à 3; 38, paragraphe 1 b), c) et d); 42, paragraphe 4 b); 46; 51, paragraphe 3; 54, paragraphe 1; 62, paragraphe 1; 66; 69; et 83, paragraphes 1 et 5 sont sous forme écrite. Des communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec le consentement de la personne par laquelle elles sont faites et de la personne à laquelle elles sont destinées.

Observation: il convient d'ajouter le membre de phrase "ou qu'elles aient précédemment été employées par elles deux", de sorte que l'article se lise comme suit.

43. Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 20, paragraphe 3; 24, paragraphes 1 à 3; 38, paragraphe 1 b), c) et d); 42, paragraphe 4 b); 46; 51, paragraphe 3; 54, paragraphe 1; 62, paragraphe 1; 66; 69; et 83, paragraphes 1 et 5 sont sous forme écrite. Des communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec le consentement de la personne par laquelle elles sont faites et de la personne à laquelle elles sont destinées ou qu'elles aient précédemment été employées par elles deux.

44. L'article 4, sur l'applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité, a besoin d'être reformulé car il est peu clair. Il convient d'ajouter à l'article 38, sur les données du contrat, au paragraphe 1, l'alinéa e) suivant:

Une description adéquate des marchandises dangereuses.

45. Il convient d'ajouter l'expression "au marquage destiné à les distinguer des autres marchandises" au paragraphe 1 de l'article 14, qui serait alors ainsi rédigé:

1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 27, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au marquage destiné à les distinguer des autres marchandises, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.

46. À la fin de l'article 16, sur les marchandises pouvant présenter un danger, il convient d'ajouter le membre de phrase suivant: "pourvu qu'une déclaration expliquant ce qui a conduit le transporteur à prendre ces mesures soit faite et qu'aucune mesure moins préjudiciable aux marchandises n'ait été prise par une autorité compétente".

47. Dans le projet de convention, le paragraphe 15 de l'article premier se lit comme suit:

15. Le terme "document de transport" désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par le transporteur ou une partie exécutante qui satisfait à l'une au moins des conditions suivantes:

- a) Il constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou
- b) Il constate ou contient un contrat de transport.

Il convient d'ajouter un troisième alinéa libellé comme suit:

- c) Il s'engage à livrer les marchandises au destinataire ou au porteur.

48. Article 18, relatif au fondement de la responsabilité: il serait préférable de combiner les paragraphes 4 et 5, qui n'ont aucune raison d'être distincts étant donné qu'ils portent sur la même exclusion.

49. Selon l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 20, la partie exécutante maritime doit en outre transporter les marchandises dans un autre État, contrairement à ce qui



figure dans la définition du terme “partie exécutante maritime”, au paragraphe 7 de l’article premier, en vertu de laquelle il joue son rôle à l’intérieur du port. Une correction s’impose.

50. Le paragraphe 1 de l’article 21, sur la responsabilité solidaire, se lit comme suit: “Si le transporteur [...], ils assument une responsabilité solidaire [...]”. En arabe, il serait plus correct d’employer le terme juridique reconnu, et d’ajouter ainsi le terme “tadhamuniyah” après les termes “jama`iyah” et “fardiyah”<sup>1</sup>. Il convient d’ajouter un paragraphe 3 libellé comme suit: “En cas de marchandises n’ayant pas de valeur correspondante, leur valeur est déterminée par un expert promptement désigné par le tribunal compétent.”

51. Article 23 sur le calcul de la réparation: il y a une différence entre le prix des marchandises au moment de la livraison et leur prix au moment de l’achat, en particulier lorsque le délai de livraison est long. Il serait préférable d’ajouter l’expression “selon celui qui est le meilleur” afin de suppléer la perte subie par le propriétaire des marchandises, vu que le prix au moment de l’achat risque d’être beaucoup plus élevé que le prix au moment de la livraison, en conséquence de quoi le propriétaire subit une perte en cas de retard dans la livraison ou de déroutement du navire pour des raisons commerciales sans caractère impérieux.

52. Articles 29 et 30: il convient de supprimer le mot “raisonnablement”, qui affaiblit le texte.

53. Article 37: l’expédition de marchandises sans document de transport n’est pas acceptable. Il serait souhaitable de modifier cet article comme suit:

Le chargeur, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, est en droit d’obtenir du transporteur, au choix du chargeur:

- a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l’article 8, alinéa a), un document électronique de transport non négociable; ou
- b) Un document de transport négociable ou, sous réserve de l’article 8, alinéa a), un document électronique de transport négociable.

54. Article 38: outre les renseignements qu’il énumère déjà, cet article devrait mentionner le numéro du document et le nombre d’exemplaires originaux, ainsi que la déclaration attestant que le document a été émis conformément aux dispositions de la convention; il conviendrait pour ce faire d’ajouter à la liste des données du contrat ce qui suit:

- Le nom et l’adresse du chargeur;
- Le port d’embarquement et le port de déchargement;
- La valeur des marchandises;
- Le fret et le lieu où il est dû;
- Le lieu de livraison des marchandises;
- Une description adéquate des marchandises dangereuses;

<sup>1</sup> *Note du traducteur*: La modification proposée est sans objet en français.

- Le nom de la société qui assure les marchandises, et le numéro et la date du contrat d'assurance;
- Les accords passés par les parties au contrat en vue de ne pas être en contradiction avec les dispositions de la convention;
- Le nombre d'exemplaires originaux du document.

55. Article 39: il serait préférable de modifier le texte pour qu'il se lise comme suit:

Paragraphe 1: serait inchangé.

Paragraphe 2: "Si les données du contrat ne comprennent pas le nom du transporteur comme exigé par l'article 38, à l'alinéa b) du paragraphe 2, et si les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur et il revient à l'ayant-droit de prouver le contraire."

Paragraphe 3: devrait être modifié. Le signataire est le transporteur et la charge de la preuve pèse sur la personne qui prétend le contraire.

56. Article 42, relatif aux réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat: pour l'essentiel, s'agissant du paragraphe 1, la position du transporteur n'est pas de faire des réserves au sujet des informations relatives aux seules marchandises s'il sait qu'elles sont fausses. Au contraire, elle devrait être d'abord de demander au chargeur de corriger ces informations en fonction des marchandises. Il serait préférable de poser une règle générale sur les réserves concernant les informations relatives aux marchandises.

57. Article 43, sur la force probante des données du contrat: concernant l'alinéa c) ii), il est tout aussi inadmissible que le transporteur déplace des conteneurs et exclue les numéros d'identification des plombs qui y sont apposés, ce qui saperait les bases de l'opération et ouvrirait la voie à l'intervention ou à la contrebande de marchandises, ou au déplacement d'articles interdits ou dangereux. L'expérience a montré que c'est ce qui pouvait arriver, et les tribunaux jordaniens connaissent encore de plusieurs affaires survenues de ce fait.

58. Article 55: il convient de modifier le paragraphe 3 dans l'intérêt d'opérations stables et de sorte que la personne qui donne des instructions au transporteur ne soit tenue de verser aucune réparation qui pourrait être exigée du transporteur en cas de dommage subi par d'autres marchandises dont la valeur pourrait être décidée par un tribunal plusieurs années plus tard. Avant d'exécuter des instructions, cependant, le transporteur doit évaluer les dépenses additionnelles, y compris pour indemnisation. Il est donc proposé de libeller le texte comme suit:

Si le transporteur le lui demande, la partie contrôlante fournit une garantie correspondant au montant de toutes les dépenses additionnelles ou obligations financières assumées par le transporteur auxquelles il est raisonnable de s'attendre en relation avec l'exécution des instructions.

59. Article 57: cet article autorise l'apport de modifications au contrat de transport, en particulier aux documents relatifs aux marchandises en application de l'article 53, alinéas b) et c) du paragraphe 1, ce qui ouvre la voie à la contrebande et au transport de marchandises interdites et dangereuses sous de faux noms et, par conséquent, à

l'extinction des responsabilités. Si de telles modifications peuvent être admises en cas d'erreur, elles créent aussi une responsabilité de retour des marchandises lorsqu'elles ont pour effet d'empêcher leur livraison.

60. Concernant le paragraphe 2 de cet article:

a) Si la partie contrôlante apportait au contrat de transport des modifications autres que celles mentionnées à l'article 53, il pourrait être impossible de livrer les marchandises, auquel cas il faudrait faire en sorte que les dispositions de l'article 50 s'appliquent;

b) Aux cinquième et sixième lignes, supprimer les mots "un document de transport non négociable ou incorporées dans", qui constituent une répétition.

61. Article 62, paragraphe 4: remplacer les mots "à la date du jugement ou de la sentence" par "à la date de l'action ou du renvoi de l'affaire à l'arbitrage", dans un souci d'équité (et conformément aux règles de procédure civile), car le cours de la monnaie, par exemple, peut évoluer entre la date de l'action et celle du jugement.

62. Pour ce qui est des limites de responsabilité, au paragraphe 4, la valeur de la monnaie et celle du droit de tirage spécial sont précisées, compte non tenu de la perte subie par le titulaire du droit. Cela vaut également pour l'article 63 car, dans bien des cas, le montant du fret est sans commune mesure avec la valeur des marchandises.

63. Article 63: il convient de revoir cet article, qui manque de clarté.

64. Articles 65 et 66: ces deux articles sont incompatibles avec la loi interne jordanienne, qui prévoit un an.

65. L'article 66, sur la prorogation du délai pour agir, autorise la personne à qui une réclamation est adressée à proroger le délai comme elle l'entend et à faire des déclarations également comme elle l'entend, sans limite temporelle, en conséquence de quoi l'ayant-droit est dans l'impossibilité d'agir.

66. Article 70, paragraphe 2: une personne qui n'est pas signataire d'un contrat ne peut pas être liée par les clauses de ce dernier (droits et obligations). Ainsi, nul ne peut être lié par un accord entre les parties, même dans les limites de la compétence d'un tribunal.

67. Chapitre 13, relatif au délai pour agir: dans le texte arabe, remplacer le mot "al-fatrah" par le mot "al-muddah"<sup>2</sup>.

68. Article 76, sur la reconnaissance et l'exécution: un juge rend un jugement, non une décision.

69. Article 83, sur les règles spéciales pour les contrats de volume: il conviendrait de changer l'emplacement de cet article dans la convention car il contient des dispositions de fond qui ne devraient pas figurer à la suite des dispositions générales, mais avant. Nous estimons donc que les dispositions relatives aux contrats de volume devraient se trouver avec les dispositions de fond, avant le chapitre 14 sur la compétence.

---

<sup>2</sup> *Note du traducteur*: La modification proposée est sans objet en français.

70. Article 84, sur les règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises: cet article ne précise pas les raisons pour lesquelles il serait possible d'écarter les obligations du transporteur et de ne pas émettre de document de transport indiquant le nombre, le type, le poids, la destination et autres. Le principal souci, toutefois, est qu'il ne devrait pas y avoir de telle exclusion et qu'il faudrait mentionner clairement le respect d'autres conditions, concernant, par exemple, une attestation d'absence de maladie délivrée par le pays d'origine.

71. Il est donc proposé qu'une telle disposition figure à la suite des articles sur les contrats de volume.

72. Nous proposons l'ajout d'une disposition relative à la découverte de marchandises pour lesquelles une réparation a été versée et à ce qui doit en être fait.