Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

ANNUAIRE

Volume VII: 1976

NATIONS UNIES
New York, 1977

Les cotes des documents des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

A/CN.9/SER.A/1976

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente : F.77.V.1

Prix : $ E.-U. 17,00
(ou l'équivalent en monnaie du pays)

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 1

Première partie. — Rapports de la Commission sur ses sessions annuelles; observations et décisions concernant ces rapports

I. — HUITIÈME SESSION (1975); OBSERVATIONS ET DÉCISIONS CONCERNANT LE RAPPORT DE LA COMMISSION

A. — Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) : extrait du rapport du Conseil du commerce et du développement (10 mars-2 octobre 1975) [A/10015/Rev.1] 5

B. — Assemblée générale : rapport de la Sixième Commission (A/10420) 5

C. — Assemblée générale : résolution 3494 (XXX) du 15 décembre 1975 9

II. — NEUVIÈME SESSION (1976)

A. — Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (New York, 12 avril-7 mai 1976) [A/31/17] 11

B. — Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume 85

Deuxième partie. — Etudes et rapports sur les sujets étudiés par la Commission

I. — VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

1. Rapport du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa septième session (Genève, 5-16 janvier 1976) [A/CN.9/116] 89
2. Projet de Convention sur la vente internationale des marchandises (A/CN.9/116, annexe I) 91
3. Commentaire relatif au projet de Convention sur la vente internationale des marchandises (A/CN.9/116, annexe II) 99
4. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume 142

II. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX

1. Rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur les travaux de sa quatrième session (New York, 2-12 février 1976) [A/CN.9/117] 143
2. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume 156

III. — ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL

1. Rapport du Secrétaire général : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) [A/CN.9/112] 157
2. Rapport du Secrétaire général : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) [additif] : commentaire du projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI (A/CN.9/112/Add.1) 167
3. Document de travail établi par le Secrétariat : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI); variantes pour le projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI (A/CN.9/113) 184

Pages

4. Note du Secrétariat : projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI; barème des honoraires des arbitres (A/CN.9/114) 194

IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CN.9/109) 196
2. Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (additif); observations supplémentaires d'organisations internationales (A/CN.9/109/Add.1) 274
3. Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (additif) [A/CN.9/109/Add.2] 276
4. Rapport du Secrétaire général : analyse des observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CN.9/110) 278
5. Rapport du Secrétaire général : projet de convention sur le transport de marchandises par mer; projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales (A/CN.9/115) 322

V. — FORMATION ET ASSISTANCE

Note du Secrétaire général : formation et assistance en matière de droit commercial international (A/CN.9/121) 326

VI. — ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS

Rapport du Secrétaire général : activités actuelles des organisations internationales en ce qui concerne l'harmonisation et l'unification du droit commercial international (A/CN.9/119) 327

Troisième partie. — Annexes

A. — Bibliographie 345

B. — Liste des documents de la CNUDCI 347

INTRODUCTION

Le présent volume est le septième des Annuaires de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)[1].

Ce nouveau volume est divisé en trois parties. La première partie achève la présentation des documents qui ont trait au rapport de la Commission sur les travaux de sa huitième session et reproduit notamment, parmi les textes dont on ne disposait pas quand le volume VI a été préparé, ceux qui concernent les décisions pertinentes de l'Assemblée générale des Nations Unies. Dans cette même partie du volume figure aussi le rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa neuvième session, tenue à New York du 12 avril au 7 mai 1976.

La deuxième partie rassemble des documents qui ont été soumis à l'examen de la Commission à sa neuvième session.

La troisième partie présente une bibliographie établie par le Secrétariat, composée de titres récents relatifs aux travaux de la Commission, ainsi qu'une liste des documents de la CNUDCI.

[1] Les volumes déjà publiés sont désignés comme suit : *Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international* (en abrégé ci-après : *Annuaire de la CNUDCI*), *volume I : 1968-1970* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.1); *volume II : 1971* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.V.4); *volume III : 1972* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.6); *volume IV : 1973* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.74.V.3); *volume V : 1974* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.75.V.2) et *volume VI : 1975* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.76.V.5).

I. — HUITIÈME SESSION (1975); OBSERVATIONS ET DÉCISIONS CONCERNANT LE RAPPORT DE LA COMMISSION

A. — Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) : extrait du rapport du Conseil du commerce et du développement (10 mars-2 octobre 1975)*

F. — Développement progressif du droit commercial international : huitième rapport annuel de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

226. A sa 438e séance, le 12 août 1975, le Conseil a pris note avec satisfaction du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) sur les travaux de sa huitième session[37].

[37] *Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément n° 17* (A/10015/Rev.1).

B. — Assemblée générale : rapport de la Sixième Commission (A/10420)**

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
I. — Introduction	1-4
II. — Proposition	5
III. — Discussion	6-40
A. — Observations générales	7-9
B. — Méthodes de travail de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international	10-14
C. — Vente internationale des objets mobiliers corporels	15-18
D. — Paiements internationaux	19-22
E. — Réglementation internationale des transports maritimes	23-25
F. — Arbitrage commercial international	26-28
G. — Sociétés multinationales	29-31
H. — Responsabilités en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international	32-33
I. — Formation et assistance en matière de droit commercial international	34-36
J. — Travaux futurs	37-40
IV. — Vote	41-43
Recommandation de la Sixième Commission	44

I. — Introduction

1. A sa 2353e séance plénière, le 19 septembre 1975, l'Assemblée générale a décidé d'inscrire la question intitulée "Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa huitième session"[1] à l'ordre du jour de sa trentième session et l'a renvoyée à la Sixième Commission pour examen et rapport.

2. La Sixième Commission a examiné cette question à sa 1527e séance et de sa 1527e à sa 1533e séance, tenues du 30 septembre au 7 octobre, ainsi qu'à ses 1574e et 1575e séances, tenues les 25 et 26 novembre 1975.

3. A la 1527e séance, le 30 septembre, M. Roland Loewe (Autriche), qui a présidé la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

[1] *Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément n° 17* (A/10017); *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, A.

* *Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément n° 15* (A/10015/Rev.1).

** 12 décembre 1975. *Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Annexes*, point 110 de l'ordre du jour.

(CNUDCI) à sa huitième session, a présenté le rapport de la CNUDCI sur les travaux de cette session (A/10017)[2]. La Sixième Commission était également saisie d'une note du Secrétaire général (A/C.6/L.1016), dans laquelle étaient exposés les commentaires formulés par le Conseil du commerce et du développement de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement au sujet du rapport de la CNUDCI.

4. A la 1575e séance, le 26 novembre, le Rapporteur de la Sixième Commission a demandé si celle-ci désirait voir figurer dans son rapport à l'Assemblée générale sur cette question un résumé analytique des principales tendances qui s'étaient dégagées au cours des débats sur le rapport de la CNUDCI. Après avoir mentionné la résolution 2292 (XXII) adoptée par l'Assemblée générale le 8 décembre 1967 au sujet des publications et de la documentation de l'Organisation des Nations Unies, le Rapporteur a informé la Commission des incidences financières de la question. A la même séance, la Sixième Commission a décidé qu'étant donné le caractère du sujet traité, le rapport sur le point 110 de l'ordre du jour devait comprendre un résumé donnant les grandes lignes des opinions exprimées au cours du débat.

II. — Proposition

5. A la 1574e séance, le 25 novembre, le représentant de l'Egypte a présenté un projet de résolution (A/C.6/L.1021) au nom des pays suivants : Afghanistan, Algérie, Argentine, Bulgarie, Dahomey, Egypte, Gabon, Grèce, Guyane, Hongrie, Inde, Iran, Jordanie, Lesotho, Mali, Mexique, Philippines, République arabe syrienne, Roumanie, Sénégal, Tchécoslovaquie, Yémen démocratique, Yougoslavie et Zaïre, auxquels sont venus s'ajouter par la suite le Ghana et le Nigéria (pour le texte, voir par. 44 ci-après).

III. — Discussion

6. Les grandes lignes des opinions exprimées à la Sixième Commission au sujet du rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa huitième session sont résumées dans les sections A à J ci-après. Les sections A et B contiennent des observations d'ordre général sur le rôle et les fonctions de la CNUDCI et sur ses méthodes de travail. Les sections suivantes, qui ont trait à des sujets précis discutés à la huitième session de la CNUDCI, sont présentées sous les rubriques suivantes : vente internationale d'objets mobiliers corporels (section C), paiements internationaux (section D), réglementation internationale des transports maritimes (section E), arbitrage commercial international (section F), sociétés multinationales (section G), responsabilités en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international (section H), formation et assistance en matière de droit commercial international (section I) et travaux futurs (section J).

A. — Observations générales

7. De nombreux représentants ont souligné l'importance de l'œuvre de la CNUDCI : l'unification, l'harmonisation et le développement progressif du droit international favorisent en effet le développement de relations commerciales et économiques équitables entre pays en développement et pays développés et entre pays dotés de systèmes sociaux et économiques différents. Plusieurs représentants ont fait observer que l'établissement de règles et pratiques uniformes pour le commerce international qui soient universellement acceptables et l'élimination des obstacles de nature juridique ne pouvaient que contribuer à l'expansion du commerce international.

8. La plupart des représentants ont félicité la CNUDCI et ses groupes de travail des progrès accomplis depuis la septième session. On a fait remarquer en général que les travaux de rédaction de nouvelles règles uniformes devant être applicables dans le monde entier étaient d'une grande complexité technique, car il fallait tenir pleinement compte des différents systèmes sociaux, économiques et juridiques existant dans le monde et des pratiques en vigueur dans le commerce international.

9. Des représentants de pays en développement ont déclaré qu'il était essentiel que la CNUDCI continue à promouvoir le commerce international en élaborant des lois uniformes répondant au besoin qu'ont ces pays d'avoir une part juste et équitable des avantages de ce commerce. Plusieurs représentants ont fait observer que, dans ses travaux futurs, la CNUDCI devrait tenir compte des résolutions de l'Assemblée générale concernant l'instauration d'un nouvel ordre économique.

B. — Méthodes de travail de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

10. La plupart des représentants ont loué la souplesse des méthodes de travail mises au point par la CNUDCI depuis sa création. La CNUDCI a été instamment engagée à poursuivre sa collaboration fructueuse avec d'autres organes des Nations Unies, ainsi qu'avec les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales internationales et régionales s'occupant de sujets intéressant la CNUDCI. On a mentionné en particulier les études de base et les projets établis par le secrétariat de la CNUDCI, en consultation, lorsqu'il y avait lieu, avec les organisations internationales et les institutions commerciales intéressées et le recours à des groupes de travail qui permettent de tirer pleinement parti des connaissances spécialisées des représentants à la CNUDCI.

[2] Cette présentation faisait suite à une décision prise par la Sixième Commission à sa 1096e séance, le 13 décembre 1968 (voir : *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-troisième session, Annexes*, point 88 de l'ordre du jour, document A/7408, par. 3). A sa 1527e séance, la Sixième Commission a décidé, après avoir été informée des incidences financières par son secrétaire, de faire reproduire *in extenso* la déclaration du Président de la CNUDCI; le texte de la déclaration de M. Loewe a été publié sous la cote A/C.6/L.1017.

11. En ce qui concerne le programme de travail de la CNUDCI, de nombreux représentants se sont exprimés en faveur de l'ordre de priorité et des dates limites fixées par la CNUDCI pour achever l'examen de certains sujets.

12. Plusieurs représentants ont exprimé leur accord avec la méthode adoptée par la CNUDCI consistant à communiquer pour observation aux gouvernements et aux organisations internationales les projets de textes juridiques établis par ses groupes de travail avant d'examiner elle-même les textes en question. On a souligné que cette manière de procéder était une garantie que les règles uniformes approuvées par la CNUDCI seraient largement acceptables.

13. Plusieurs représentants se sont déclarés favorables à la pratique adoptée par la CNUDCI et par ses groupes de travail, consistant à prendre les décisions par consensus. On a déclaré que la prise de décisions par consensus était une garantie que les règles uniformes élaborées par la CNUDCI seraient acceptables par tous les Etats.

14. Il a été généralement reconnu qu'il appartenait à la CNUDCI de revoir périodiquement son programme de travail et de fixer ses propres méthodes de travail.

C. — Vente internationale des objets mobiliers corporels

15. Les représentants ont insisté sur l'importance des règles unifiées en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels et ils se sont déclarés satisfaits des progrès réalisés par le Groupe de travail de la vente internationale des objets mobiliers corporels dans son œuvre de révision de la Loi uniforme sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels (LUVI), annexée à la Convention de La Haye de 1964. La décision du Groupe de travail de présenter le texte révisé de la LUVI sous la forme d'un projet de convention sur la vente internationale de marchandises plutôt que sous la forme d'une loi uniforme annexée à une convention, afin de réduire le nombre des réserves éventuelles, a reçu l'approbation générale.

16. On a noté qu'une fois terminés ses travaux relatifs au projet de convention sur la vente internationale de marchandises, le Groupe de travail commencerait l'examen de règles uniformes sur la formation et la validité des contrats de vente internationale de marchandises. La plupart des représentants ont estimé que le Groupe de travail devrait élaborer une convention distincte sur la formation et la validité des contrats de vente internationale de marchandises plutôt que d'étendre la portée du projet de convention sur la vente internationale de marchandises de manière à y inclure ces questions. Quelques représentants ont été d'avis que l'adoption de la convention sur la vente internationale de marchandises et de la convention sur la formation et la validité des contrats de vente internationale de marchandises devrait être examinée par une seule conférence de plénipotentiaires.

17. La plupart des représentants qui ont pris la parole sur la question ont approuvé la décision de la CNUDCI de créer un groupe d'étude pour déterminer s'il serait nécessaire, dans la pratique, de formuler des conditions générales de vente et des contrats types portant sur une large gamme de produits. Quelques représentants ont fait des réserves à ce sujet, doutant qu'il soit utile que la CNUDCI poursuive ses travaux dans ce domaine.

18. Plusieurs représentants ont souligné la nécessité de s'assurer que les diverses conventions internationales et conditions générales de vente élaborées par la CNUDCI dans le domaine de la vente internationale des marchandises se complètent parfaitement et concordent les unes avec les autres.

D. — Paiements internationaux

19. De nombreux représentants ont noté avec satisfaction les progrès réalisés par le Groupe de travail des effets de commerce internationaux de la CNUDCI dans ses travaux de rédaction d'une loi uniforme sur les lettres de change et les billets à ordre internationaux. Ils ont souligné qu'il importait de maintenir une étroite collaboration entre le Groupe de travail et les institutions bancaires et commerciales et les organisations internationales travaillant dans ce domaine.

20. Plusieurs représentants ont estimé que le Groupe de travail et le Secrétariat devraient poursuivre leurs travaux pour déterminer dans quelle mesure il était possible d'élaborer des règles uniformes applicables aux chèques internationaux.

21. De nombreux représentants ont mentionné le caractère satisfaisant de la collaboration entre la CNUDCI et la Chambre de commerce internationale, notamment en ce qui concerne les crédits documentaires et les garanties contractuelles.

22. Plusieurs représentants ont noté qu'à sa huitième session la CNUDCI avait examiné la question des "sûretés réelles" sur la base d'une étude préparée par un consultant engagé par le Secrétariat. Ces représentants ont approuvé la décision prise par la CNUDCI de prier le Secrétaire général de compléter l'"Etude sur les sûretés" en y traitant du droit d'autres pays, en particulier les Etats socialistes de l'Europe orientale.

E. — Réglementation internationale des transports maritimes

23. Tous les représentants ont insisté sur l'importance du travail fait par la CNUDCI pour réviser les règles régissant actuellement la responsabilité du transporteur maritime et se sont déclarés en faveur du remplacement de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signée à Bruxelles en 1924, et du Protocole de 1968 relatif à cette convention par une nouvelle convention internationale qui tiendrait pleinement compte de l'évolution technique des transports maritimes et des intérêts des pays en développement. Ils ont félicité le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes d'avoir terminé le projet de convention sur le transport des marchandises par mer.

24. On a noté que le projet de convention sur le transport des marchandises par mer avait été communiqué aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées et on a exprimé l'espoir qu'un grand nombre d'entre eux soumettraient leurs observations avant la date à laquelle la CNUDCI devait commencer l'examen du projet de convention.

25. On a généralement approuvé la décision prise par la CNUDCI de consacrer la plus grande partie de sa neuvième session, en 1976, à un examen détaillé article par article du projet de convention sur le transport des marchandises par mer en vue d'en soumettre le texte définitif à une conférence de plénipotentiaires pour adoption dans les meilleurs délais possibles.

F. — Arbitrage commercial international

26. De nombreux représentants se sont déclarés satisfaits de ce que la CNUDCI ait entrepris d'établir un avant-projet de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (règlement d'arbitrage de la CNUDCI). On a noté que l'arbitrage prenait de plus en plus d'importance comme moyen de règlement des différends découlant des transactions commerciales internationales.

27. Plusieurs représentants se sont déclarés en faveur de la position adoptée par la plupart des membres de la CNUDCI à sa huitième session, à savoir que le règlement d'arbitrage de la CNUDCI ne devait pas inclure les arbitrages organisés par des institutions d'arbitrage, mais l'opinion selon laquelle le règlement devrait contenir des dispositions traitant de cet arbitrage "organisé" a été défendue également.

28. Un certain nombre de représentants ont fait des observations concernant diverses dispositions figurant dans l'avant-projet de règlement d'arbitrage dont la CNUDCI était saisie à sa huitième session et ont suggéré des modifications qui pourraient être incorporées dans le texte révisé de ce règlement.

G. — Sociétés multinationales

29. De nombreux représentants ont noté que la CNUDCI avait un rôle important à jouer en matière de réglementation juridique internationale des activités des sociétés multinationales. Il a été dit aussi que les problèmes que posent les entreprises multinationales étaient avant tout de nature économique et que la CNUDCI n'était donc pas l'instance appropriée pour les examiner.

30. La plupart des représentants qui sont intervenus sur le sujet ont accueilli favorablement la décision de la CNUDCI de maintenir à son ordre du jour la question des sociétés multinationales sans adopter pour le moment un programme de travail défini, et d'informer la Commission des sociétés transnationales créée par le Conseil économique et social du fait qu'elle était prête à entreprendre des travaux d'ordre juridique sur tous les problèmes qui pourraient lui être renvoyés. Ces représentants ont insisté sur la nécessité d'une étroite collaboration entre la CNUDCI et la Commission des sociétés transnationales.

31. Quelques représentants ont été d'avis que la CNUDCI pourrait elle-même entreprendre l'examen de certains problèmes juridiques liés à l'existence et aux activités des sociétés multinationales, comme la définition du terme "entreprises multinationales" ou la protection des droits des Etats sur leurs ressources naturelles.

H. — Responsabilités en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international

32. De nombreux représentants ont appuyé la décision de la CNUDCI de poursuivre ses travaux sur cette question en vue de déterminer la possibilité pratique d'élaborer des règles uniformes qui seraient appliquées dans le monde entier. On a noté que les efforts de la CNUDCI montraient que l'on se préoccupait de plus en plus de protéger les consommateurs, et aideraient probablement à développer les législations nationales dans ce domaine.

33. Quelques représentants ont exprimé des réserves quant à l'élaboration de règles applicables à l'échelon mondial dans le domaine de la responsabilité du fait des produits et ont déclaré que seuls des efforts d'unification au niveau régional avaient des chances d'aboutir.

I. — Formation et assistance en matière de droit commercial international

34. Tous les représentants qui sont intervenus sur le sujet ont insisté sur l'importance du programme de la CNUDCI dans le domaine de la formation et de l'assistance en matière de droit commercial international. Il a été généralement reconnu que le colloque sur l'enseignement du droit commercial international tenu à l'occasion de la huitième session de la CNUDCI avait été une réussite et les représentants ont appuyé la décision de la CNUDCI de tenir un colloque semblable en 1977, à l'occasion de sa dixième session.

35. Les représentants ont remercié les gouvernements qui avaient versé des contributions volontaires pour couvrir les frais de voyage et le paiement d'indemnités de subsistance des participants au colloque originaires de pays en développement. Ils ont exprimé l'espoir que des contributions volontaires semblables seraient versées en vue de faciliter la participation au colloque sur le droit commercial international de 1977.

36. Plusieurs représentants ont remercié les gouvernements qui avaient offert des bourses destinées à de jeunes juristes originaires de pays en développement pour leur permettre d'étudier le droit commercial international ou de recevoir une formation pratique dans ce domaine.

J. — Travaux futurs

37. La plupart des représentants ont appuyé le programme de travail et l'ordre de priorités établis par la CNUDCI et se sont dits satisfaits de la décision prise

par cette dernière de ne pas ajouter cette fois-ci de nouvelles questions à son programme de travail.

38. L'ordre du jour de la neuvième session de la CNUDCI et les dispositions prises en vue de cette session ont recueilli l'approbation générale. Quelques représentants ont fait remarquer que la CNUDCI ne devait pas prolonger la durée de ses futures réunions et qu'elle devait continuer à utiliser le plus diligemment possible le temps dont elle disposait pour ses sessions.

39. Plusieurs représentants ont noté que, dans ses travaux futurs, la CNUDCI devrait tenir compte des résolutions de l'Assemblée générale concernant l'instauration d'un nouvel ordre économique international.

40. Un représentant a déclaré que la CNUDCI devrait envisager d'élaborer des règles uniformes relatives aux investissements de capitaux dans les pays en développement et au transfert des techniques des pays développés vers les pays en développement. Il a également été suggéré que la CNUDCI devrait s'efforcer d'élaborer un projet de règles uniformes sur la formation et la validité des contrats en général, avec pour objectif final de mettre au point un code de droit commercial international.

IV. — Vote

41. A sa 1575e séance, le 26 novembre, la Sixième Commission a décidé de la suite à donner au projet de résolution dont elle était saisie (A/C.6/L.1021). Le représentant des Etats-Unis d'Amérique a demandé que le paragraphe 8 du dispositif du projet de résolution soit mis aux voix séparément. Cette motion a été rejetée par 67 voix contre 24, avec 12 abstentions.

42. La Commission a adopté le projet de résolution A/C.6/L.1021 par 98 voix contre zéro, avec 4 abstentions (voir par. 44 ci-après). Il a été procédé au vote enregistré et les voix se sont réparties comme suit :

Ont voté pour : Afghanistan, Algérie, Arabie Saoudite, Argentine, Australie, Autriche, Bahreïn, Bangladesh, Belgique, Birmanie, Bolivie, Botswana, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Colombie, Congo, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, El Salvador, Emirats arabes unis, Equateur, Espagne, Ethiopie, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grèce, Guatemala, Guyane, Haute-Volta, Hongrie, Inde, Indonésie, Irak, Iran, Irlande, Israël, Italie, Japon, Jordanie, Kenya, Koweït, Laos, Lesotho, Madagascar, Malaisie, Mali, Mexique, Mongolie, Mozambique, Népal, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Ouganda, Pakistan, Panama, Paraguay, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, République arabe libyenne, République arabe syrienne, République démocratique allemande, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, République-Unie de Tanzanie, République-Unie du Cameroun, Roumanie, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Soudan, Sri Lanka, Suède, Tchad, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Tunisie, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Uruguay, Venezuela, Yémen, Yémen démocratique, Yougoslavie, Zaïre, Zambie.

Ont voté contre : néant.

Se sont abstenus : Allemagne, République fédérale d', Etats-Unis d'Amérique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Souaziland[3].

43. Des explications de vote ont été données après le vote par les représentants des Etats-Unis d'Amérique, de l'Allemagne, République fédérale d', du Paraguay, du Souaziland, des Pays-Bas, de l'Italie, du Japon, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Canada, de la Belgique, du Chili et de la Turquie.

Recommandation de la Sixième Commission

44. La Sixième Commission recommande à l'Assemblée générale d'adopter le projet de résolution ci-après :

Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa huitième session

[Le projet de résolution a été adopté par l'Assemblée générale en tant que résolution 3494 (XXX); le texte en est reproduit ci-dessous, dans la section C.]

[3] A l'issue du scrutin, le représentant du Souaziland a déclaré qu'il avait l'intention de voter pour le projet de résolution.

C. — Assemblée générale : résolution 3494 (XXX) du 15 décembre 1975

3494 (XXX). Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

L'Assemblée générale,

Ayant examiné le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa huitième session[1],

Rappelant sa résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1966, par laquelle elle a créé la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et défini son objet et son mandat, ainsi que ses précédentes résolutions concernant les rapports de la Commission sur les travaux de ses sessions annuelles,

Rappelant également ses résolutions 3201 (S-VI) et 3202 (S-VI) du 1er mai 1974, 3281 (XXIX) du 12 décembre 1974 et 3362 (S-VII) du 16 septembre 1975,

Réaffirmant sa conviction que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, en

[1] *Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément n° 17* (A/10017). (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II. A).

particulier ceux auxquels se heurtent les pays en développement, contribueraient de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les Etats sur la base de l'égalité et à l'élimination de la discrimination dans le commerce international et, partant, au bien-être de tous les peuples,

Prenant en considération la nécessité de tenir compte des différents systèmes juridiques en harmonisant les règles du droit commercial international,

Tenant compte du fait qu'à sa quinzième session le Conseil du commerce et du développement de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a pris note avec satisfaction du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international[2],

1. *Prend acte avec satisfaction* du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa huitième session;

2. *Félicite* la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international des progrès qu'elle a réalisés dans ses travaux et des efforts qu'elle a déployés en vue d'améliorer l'efficacité de ses méthodes de travail;

3. *Note avec satisfaction* qu'un projet de convention sur le transport de marchandises par mer a été élaboré par un groupe de travail de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et que ce projet de convention a été communiqué aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées aux fins d'observations;

4. *Note également avec satisfaction* que les travaux relatifs aux règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels sont près d'être achevés et qu'un projet de convention sur la vente internationale de marchandises sera communiqué sous peu aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées aux fins d'observations;

5. *Approuve* la décision de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international de maintenir à son ordre du jour le point concernant les sociétés multinationales et de garder cette question à l'étude en attendant que la Commission des sociétés transnationales ait cerné les problèmes juridiques particuliers dont la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international pourrait s'occuper;

6. *Exprime sa satisfaction* à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international au sujet du colloque international sur l'enseignement du droit commercial international qui s'est tenu à l'occasion de sa huitième session;

7. *Recommande* à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international :

a) De continuer à consacrer une attention particulière, dans ses travaux, aux sujets auxquels elle a décidé de donner la priorité, à savoir la vente internationale des objets mobiliers corporels, les paiements internationaux, l'arbitrage commercial international et la réglementation internationale des transports maritimes;

b) De continuer à examiner l'opportunité d'établir des règles uniformes régissant les responsabilités en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international, conformément aux décisions que la Commission a adoptées à ce sujet lors de sa huitième session;

c) De continuer ses travaux sur la formation et l'assistance en matière de droit commercial international, en tenant compte des intérêts particuliers des pays en développement;

d) De maintenir une collaboration étroite avec la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et de continuer à collaborer avec les organisations internationales qui s'occupent du droit commercial international;

e) De maintenir une liaison avec la Commission des sociétés transnationales pour l'examen des problèmes juridiques au sujet desquels elle pourrait prendre des mesures;

f) De continuer à accorder une attention particulières aux intérêts des pays en développement et de tenir compte des problèmes propres aux pays sans littoral;

g) De maintenir à l'étude son programme et ses méthodes de travail en vue d'accroître encore davantage l'efficacité de ses travaux;

8. *Demande* à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international de tenir compte des dispositions pertinentes des résolutions des sixième et septième sessions extraordinaires de l'Assemblée générale, où sont énoncés les principes fondamentaux du nouvel ordre économique international, en gardant présente à l'esprit la nécessité, pour les organes de l'Organisation des Nations Unies, de participer à la mise en application de ces résolutions;

9. *Prie* le Secrétaire général de communiquer à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international les comptes rendus des débats que l'Assemblée générale a consacrés, lors de sa trentième session, au rapport de la Commission sur les travaux de sa huitième session.

2440e séance plénière

[2] *Ibid., Supplément n° 15* (A/10015/Rev.1), troisième partie, par. 226.

II. — NEUVIÈME SESSION (1976)

A. — Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (New York, 12 avril-7 mai 1976) [A/31/17*]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1-2
Chapitres	
I. — ORGANISATION DE LA SESSION	3-13
A. — Ouverture de la session	3
B. — Composition et participation	4-6
C. — Election du Bureau	7
D. — Ordre du jour	8
E. — Création de comités pléniers	9-12
F. — Adoption du rapport	13
II. — VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS	14-28
A. — Règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels	14-21
B. — Formation et validité des contrats de vente internationale de marchandises	22-28
III. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX	29-33
Effets de commerce	29-33
IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES	34-45
A. — Introduction	34-38
B. — Examen du rapport du Comité plénier I	39-44
C. — Texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer	45
V. — ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL	46-57
A. — Introduction	46-50
B. — Examen du rapport du Comité plénier II	51-56
C. — Texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI	57
VI. — RATIFICATION DES CONVENTIONS CONCERNANT LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL OU ADHÉSION À CES CONVENTIONS	58
VII. — FORMATION ET ASSISTANCE EN MATIÈRE DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL	59-64
A. — Bourses de perfectionnement en matière de droit commercial international	60
B. — Séminaires de l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche	61
C. — Deuxième colloque de la CNUDCI	62-64
VIII. — TRAVAUX FUTURS	65-70
A. — Futur programme de travail de la Commission	65-66
B. — Participation au Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels	67
C. — Dates et lieux des sessions de la Commission et de ses groupes de travail	68-70
IX. — QUESTIONS DIVERSES	71-76
A. — Résolution 3494 (XXX) de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1975, concernant le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa huitième session	71
B. — Rapport du Secrétaire général sur les activités en cours d'autres organisations internationales	72
C. — Sociétés transnationales	73
D. — Participation d'observateurs	74
E. — Date d'expiration du mandat des membres de la Commission	75-76
Annexes	
	Pages
I. — Rapport du Comité plénier I relatif au projet de convention sur le transport de marchandises par mer	00
II. — Rapport du Comité plénier II relatif au règlement d'arbitrage de la CNUDCI	69
III. — Liste des documents examinés par la Commission	85

Introduction

1. Le présent rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international rend compte des travaux de la neuvième session de la Commission, qui s'est tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 12 avril au 7 mai 1976.

2. Conformément à la résolution 2205 (XXI) adoptée par l'Assemblée générale le 17 décembre 1966, ce rapport est soumis à l'Assemblée générale; il est aussi présenté pour observations à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

Chapitre premier. — Organisation de la session

A. — OUVERTURE DE LA SESSION

3. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a commencé sa

* *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième session, Supplément n° 17.*

neuvième session le 12 avril 1976. La session a été ouverte par le Secrétaire général.

B. — Composition et participation

4. La résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, portant création de la CNUDCI, prévoyait que celle-ci serait composée de 29 Etats élus par l'Assemblée générale. Par sa résolution 3108 (XXVIII), l'Assemblée générale a élargi la composition de la Commission et a porté à 36 le nombre de ses membres. Les membres actuels de la Commission, élus le 12 novembre 1970 et le 12 décembre 1973, sont les Etats suivants[1] : Allemagne, République fédérale d', Argentine, Australie*, Autriche*, Barbade, Belgique, Brésil, Bulgarie, Chili*, Chypre, Egypte*, Etats-Unis d'Amérique, France*, Gabon, Ghana*, Grèce, Guyane*, Hongrie, Inde, Japon*, Kenya, Mexique, Népal*, Nigéria*, Norvège*, Philippines, Pologne*, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie*, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*, Sierra Leone, Singapour*, Somalie*, Tchécoslovaquie, Union des Républiques socialistes soviétiques* et Zaïre.

5. A l'exception de Chypre, de la Guyane et de la Somalie, tous les membres de la Commission étaient représentés à la session.

6. Les organes des Nations Unies, institutions spécialisées, organismes intergouvernementaux et organisations internationales non gouvernementales ci-après étaient représentés par des observateurs :

a) *Organes des Nations Unies*

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

b) *Institutions spécialisées*

Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Fonds monétaire international, Banque mondiale.

c) *Organismes intergouvernementaux*

Conférence de La Haye de droit international privé, Communauté de l'Afrique de l'Est, Conseil d'aide économique mutuelle, Conseil de l'Europe, Ligue des Etats arabes.

d) *Organisations non gouvernementales internationales*

Association de droit international, Association internationale des armateurs, Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international, Commission interaméricaine d'arbitrage commercial, Conseil international d'arbitrage commercial, Union internationale d'assurances maritimes.

C. — Election du bureau

7. La Commission a élu par acclamation le Bureau suivant[2] :

Président :	M. L. H. Khoo (Singapour);
Vice-Président :	M. R. Herber (République fédérale d'Allemagne);
Vice-Président :	M. E. Mottley (Barbade);
Vice-Président :	M. J. Ruzicka (Tchécoslovaquie);
Rapporteur :	Mme T. Oyekunle (Nigéria).

D. — Ordre du jour

8. L'ordre du jour adopté par la Commission à sa 173e séance, le 12 avril 1976, était le suivant :

1. Ouverture de la session.
2. Election du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour, calendrier provisoire des séances.
4. Vente internationale des objets mobiliers corporels.
5. Paiements internationaux.
6. Réglementation internationale des transports maritimes.
7. Arbitrage commercial international.
8. Ratification des conventions concernant le droit commercial international ou adhésion à ces conventions.
9. Formation et assistance en matière de droit commercial international.
10. Travaux futurs.
11. Questions diverses.
12. Date et lieu de la dixième session.
13. Adoption du rapport de la Commission.

E. — Création de comités pléniers

9. La Commission a décidé de créer deux comités pléniers (le Comité I et le Comité II), qui siégeraient simultanément pour examiner les points suivants de l'ordre du jour :

[1] Conformément à la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, les membres de la Commission sont élus pour un mandat de six ans, mais pour la première élection, le mandat de 14 membres, désignés par le Président de l'Assemblée par tirage au sort, venait à expiration au bout de trois ans (31 décembre 1970); le mandat des 15 autres membres au bout de six ans (31 décembre 1973). En conséquence, l'Assemblée générale, à sa vingt-cinquième session, a élu 14 membres pour un mandat complet de six ans, prenant fin le 31 décembre 1976, et, à sa vingt-huitième session 15 membres pour un mandat complet de six ans, prenant fin le 31 décembre 1979. L'Assemblée générale a également élu, à sa vingt-huitième session, sept membres supplémentaires. Le mandat de trois de ces sept membres supplémentaires, désignés par le Président de l'Assemblée générale par tirage au sort, prendra fin au bout de trois ans (31 décembre 1976) et le mandat des quatre autres membres au bout de six ans (31 décembre 1979). Le mandat des membres dont le nom est suivi d'un astérisque viendra à expiration le 31 décembre 1976 et celui des autres membres le 31 décembre 1979.

[2] Les élections ont eu lieu aux 173e et 174e séances, le 12 avril 1976. Conformément à la décision prise par la Commission à sa première session, la Commission a trois vice-présidents de manière qu'avec le Président et le Rapporteur chacun des cinq groupes d'Etats mentionnés au paragraphe 1 de la section II de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale soit représenté au Bureau [voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-troisième session, Supplément n° 16* (A/7216), par. 14; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, I, par. 14].

Comité I

Point 6. — Réglementation internationale des transports maritimes : projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

Comité II

Point 7. — Arbitrage commercial international : Règlement d'arbitrage de la CNUDCI.

10. Le Comité I s'est réuni du 12 avril au 6 mai 1976 et a tenu 31 séances[3]. Le Comité II s'est réuni du 12 au 23 avril 1976 et a tenu 19 séances[4].

11. A sa première séance, le 12 avril, le Comité I a élu à l'unanimité M. M. Chafik (Egypte) au poste de président et M. N. Gueiros (Brésil) au poste de rapporteur. A sa première séance, le 12 avril également, le Comité II a élu à l'unanimité M. R. Loewe (Autriche) au poste de président et, à sa 6e séance, il a élu à l'unanimité M. I. Szasz (Hongrie) au poste de rapporteur.

12. La Commission a examiné le rapport du Comité I à ses 178e et 179e séances, le 7 mai, et le rapport du Comité II à ses 175e, 176e et 177e séances, les 27 et 28 avril. La Commission a décidé d'incorporer les rapports des Comités I et II dans le présent rapport, sous forme d'annexes (annexe I et annexe II).

F. — Adoption du rapport

13. La Commission a adopté le présent rapport à sa 179e séance, le 7 mai 1976.

Chapitre II. — Vente internationale des objets mobiliers corporels

A. — Règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels

Rapport du Groupe de travail

14. La Commission était saisie du rapport du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa septième session, qui s'est tenue à Genève du 5 au 16 janvier 1976 (A/CN.9/116)*. Ce rapport décrit les progrès réalisés par le Groupe de travail dans l'accomplissement du mandat qui lui avait été confié à la deuxième session de la Commission, laquelle l'avait chargé, entre autres, de déterminer quelles modifications du texte de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, annexé à la Convention de La Haye de 1964, pourraient rendre ce texte susceptible d'une adhésion plus large de la part de pays ayant des systèmes juridiques, sociaux et économiques différents, et d'élaborer un nouveau texte dans lequel ces modifications seraient incorporées[5].

15. Comme indiqué dans son rapport, le Groupe de travail avait achevé l'examen des questions non réglées concernant les articles 57 à 69 du projet de convention sur la vente internationale des marchandises et de certains autres articles au sujet desquels il restait encore des problèmes à résoudre. Le Groupe avait ensuite examiné le texte du projet de convention en deuxième lecture.

16. La Commission a noté avec satisfaction qu'après cette deuxième lecture, le Groupe de travail avait approuvé le texte d'un projet de convention sur la vente internationale des marchandises, s'acquittant ainsi du mandat que la Commission lui avait confié en ce qui concerne la révision de la LUVI. La Commission a également noté que le Groupe de travail n'était pas parvenu à un accord sur le texte des articles 7 (par. 2) et 11, qui avaient été laissés entre crochets, et que des représentants des membres du Groupe de travail avaient réservé leur position sur certains autres articles en vue de porter le problème devant la Commission à sa dixième session lors de laquelle elle devait examiner le projet de convention. Le texte adopté par le Groupe de travail figure à l'annexe I de son rapport.

17. La Commission a noté par ailleurs que le Groupe de travail n'avait pas examiné les projets de dispositions concernant l'application, les déclarations et les réserves ou les clauses finales et avait prié le Secrétariat de préparer le texte de dispositions de ce type qui seraient soumises à la Commission à sa dixième session.

18. Le rapport indiquait que le Groupe de travail était saisi d'un projet de commentaire sur le texte du projet de convention sur la vente internationale des marchandises (A/CN.9/WG.2/WP.22) tel qu'il figurait à l'annexe I au rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session (A/CN.9/100)*, et qu'il avait prié le Secrétariat de réviser le projet de commentaire à la lumière de ses délibérations et conclusions. Le commentaire figure à l'annexe II du rapport du Groupe de travail.

19. La Commission a été d'avis, comme le Groupe de travail, qu'il serait souhaitable que le projet de convention soit accompagné d'un commentaire qui permettrait de prendre plus facilement connaissance des travaux préparatoires et des principes dont s'inspiraient les dispositions du projet de convention adoptées par le Groupe de travail.

Examen du rapport par la Commission[6]

20. La Commission a noté que, conformément à la décision qu'elle avait prise à sa huitième session, le

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, I, 1.

[3] Pour les comptes rendus analytiques des séances du Comité I, voir A/CN.9/IX/C.1/SR.1 à SR.31.

[4] Pour les comptes rendus analytiques des séances du Comité II, voir A/CN.9/IX/C.2/SR.1 à SR.19.

[5] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 18* (A/7618), par. 38, al. *a* du paragraphe 3 de la résolution qui y figure (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, II); *ibid., vingt-sixième session, Supplément n° 17* (A/8417), par. 92, al. *c* du paragraphe 1 de la résolution qui y figure (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II). La Convention de La Haye de 1964 portant Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels et la Loi uniforme (LUVI) qui y est annexée figurent dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. I (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.3), chap. I, 1.

* Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, I, 1.

[6] La Commission a examiné ce rapport le 12 avril 1976, à sa 173e séance, dont le compte rendu analytique est publié sous la cote A/CN.9/SR.173.

projet de convention, accompagné d'un commentaire, avait été adressé aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour qu'ils formulent leurs observations à son sujet et qu'une analyse de ces observations serait présentée à la Commission pour examen à sa dixième session.

21. La Commission a décidé d'examiner le projet de convention à sa dixième session, compte tenu des observations reçues des gouvernements et des organisations internationales intéressées.

B. — Formation et validité des contrats de vente internationale de marchandises

Introduction

22. A sa deuxième session, la Commission a décidé que le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels devrait déterminer les modifications de la Loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels, annexée à la Convention de La Haye du 1er juillet 1964, qui pourraient rendre cet instrument susceptible d'une adhésion plus large de la part de pays ayant des systèmes juridiques, sociaux et économiques différents, et devrait élaborer un nouveau texte à cette fin[7]. A sa troisième session, la Commission a décidé que le Groupe de travail devrait examiner la LUVI en priorité et n'aborder la question de la formation des contrats qu'après avoir achevé cette tâche[8].

23. A sa septième session, la Commission a examiné la requête de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) l'invitant à inclure dans son programme de travail l'examen d'un "projet de loi pour l'unification de certaines règles relatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels" approuvé par le Conseil d'administration de l'Institut en 1972. A cette session, on a émis l'avis qu'il serait peut-être souhaitable de réunir les règles relatives à la formation et à la validité en un instrument unique et d'envisager l'opportunité de formuler des règles régissant la formation et la validité des contrats en général, dans la mesure où ces règles intéressaient le commerce international[9].

Rapport du Groupe de travail

24. Le Groupe de travail a indiqué dans son rapport que ses membres avaient été unanimement d'avis d'entamer les travaux sur les règles uniformes régissant la formation des contrats à la session suivante et de s'efforcer de formuler ces règles sur une base plus large que celle de la vente internationale des marchandises. Si au cours des travaux, il apparaissait que les principes qui régissaient les autres types de contrats ne pouvaient être traités dans un même texte, le Groupe se limiterait aux seuls contrats de vente. En outre, le Groupe de travail a estimé qu'il devrait se pencher sur la question de savoir s'il y aurait lieu de grouper la totalité ou une partie des règles concernant la validité avec les règles concernant la formation des contrats. Le Groupe de travail a décidé de soumettre ces conclusions à la Commission à sa neuvième session pour qu'elle exprime ses vues à ce sujet.

Examen du rapport par la Commission[10]

25. La Commission a examiné essentiellement trois grandes questions, à savoir :

a) Si le projet de convention sur la vente internationale des marchandises et les règles à adopter concernant la formation et la validité des contrats de vente internationale de marchandises devraient être incorporés dans une convention unique, ou si les règles relatives à la formation et à la validité des contrats de vente internationale de marchandises devraient faire l'objet d'une convention distincte;

b) Si, au cas où l'on déciderait d'élaborer deux conventions, ces deux conventions devraient être examinées par une seule conférence de plénipotentiaires, ou par des conférences de plénipotentiaires distinctes;

c) Si les règles relatives à la formation et à la validité des contrats devraient porter sur une large gamme de contrats utilisés dans le commerce international ou n'être établies qu'en ce qui concerne les ventes internationales de marchandises.

26. Pour ce qui est des deux premières questions, on a fait remarquer que l'on faciliterait la tâche de ceux qui utiliseraient les règles établies dans la convention en optant pour un texte unique. Par ailleurs, en établissant un texte unique ou, à tout le moins, en faisant examiner les deux textes par la même conférence de plénipotentiaires, il serait plus facile de faire en sorte que la conception et la terminologie soient uniformes. D'un autre côté, on a fait remarquer que l'établissement de règles relatives à la formation et à la validité des contrats prendrait du temps, et qu'il était peu opportun d'avoir à attendre que ce travail soit terminé pour convoquer une conférence de plénipotentiaires chargée d'examiner le projet de convention sur la vente internationale de marchandises. Il a aussi été souligné qu'il serait plus difficile de faire ratifier par un grand nombre d'Etats un texte unique contenant à la fois les règles relatives à la formation et à la validité des contrats et les règles relatives à la vente internationale des marchandises. On a fait remarquer enfin que l'examen du projet de convention sur la vente internationale des marchandises suffirait en lui-même à remplir l'ordre du jour d'une conférence de plénipotentiaires, et qu'il serait difficile à une telle conférence d'accorder en plus toute

[7] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 18* (A/7618), par. 38, al. *a* du paragraphe 3 de la résolution qui y figure (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, II). La Convention de La Haye de 1964 portant Loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels et la Loi uniforme qui y est annexée figurent dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. I (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.3), chap. I, 1.

[8] *Ibid., vingt-cinquième session, Supplément n° 17* (A/8017), par. 72 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, III).

[9] *Ibid., vingt-neuvième session, Supplément n° 17* (A/9617), par. 91 à 93 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, première partie, II, A).

[10] La Commission a examiné ce rapport le 12 avril 1976, à sa 173e séance, dont le compte rendu analytique est publié sous la cote A/CN.9/SR.173.

l'attention voulue aux problèmes de la formation et de la validité des contrats.

27. En ce qui concerne la troisième question, la Commission a été d'avis que le Groupe de travail devrait cantonner ses travaux à l'élaboration de règles relatives à la formation de contrats de vente internationale de marchandises, afin de terminer sa tâche dans les meilleurs délais, mais qu'il avait toute latitude pour décider d'examiner aussi certaines règles relatives à la validité de ces contrats. La Commission a demandé au Groupe de travail de faire part de ses conclusions sur ce point à la Commission lors de sa dixième session.

Décision de la Commission

28. A sa 173e séance, le 12 avril 1976, la Commission a adopté à l'unanimité la décision ci-après :

"*La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international*

"1. *Prend note avec satisfaction* du rapport du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa septième session;

"2. *Félicite* le Groupe de travail d'avoir mené à bien avec célérité la tâche qui lui avait été confiée concernant la révision de la Loi uniforme sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels, annexée à la Convention de La Haye du 1er juillet 1964;

"3. *Décide* :

"*a*) D'examiner le projet de convention sur la vente internationale des marchandises à sa dixième session;

"*b*) De renvoyer à sa dixième session le soin de déterminer si les règles relatives à la formation et à la validité des contrats devraient figurer dans la même convention que les règles relatives à la vente internationale des marchandises, ou faire l'objet d'une convention séparée, et, dans ce dernier cas, si les deux ensembles de règles devraient être examinés par la même conférence de plénipotentiaires;

"*c*) De prier le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels de cantonner ses travaux relatifs à la question de la formation et de la validité des contrats aux contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels."

Chapitre III. — Paiements internationaux

Effets de commerce

29. La Commission a été saisie du rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur les travaux de sa quatrième session tenue à New York du 2 au 12 février 1976 (A/CN.9/117)*. Ce document fait état des progrès réalisés par le Groupe de travail dans l'élaboration d'un projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux.

30. Comme il est indiqué dans le rapport, le Groupe de travail à sa quatrième session a examiné les articles 79 à 86 et les articles 1 à 11 du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, établi par le Secrétaire général à la requête de la Commission[11]. Le projet de loi uniforme proposé vise à formuler des règles uniformes sur les effets de commerce internationaux (lettres de change ou billets à ordre), applicables à titre facultatif aux fins des paiements internationaux.

31. Le rapport mentionne également les délibérations et les conclusions du Groupe de travail concernant la prescription des actions, la perte de l'effet, le domaine d'application du projet de loi uniforme, les conditions de forme et l'interprétation de celles-ci.

Examen du rapport de la Commission[12]

32. La Commission a noté avec satisfaction que le Groupe de travail avait achevé son examen en première lecture du projet de loi uniforme. S'en tenant à sa politique habituelle qui est de n'examiner le fond des travaux réalisés par les groupes de travail que lorsque ceux-ci ont achevé leur tâche, la Commission a pris note du rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux.

Décision de la Commission

33. A sa 173e séance, le 12 avril 1976, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

"*La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international*

"1. *Prend note avec satisfaction* du rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur les travaux de sa quatrième session;

"2. *Prie* le Groupe de travail de poursuivre ses travaux conformément au mandat énoncé par la Commission dans la décision qu'elle a adoptée au sujet des effets de commerce à sa cinquième session et d'achever rapidement ces travaux;

"3. *Prie* le Secrétaire général de poursuivre, conformément aux directives du Groupe de travail des effets de commerce internationaux, les travaux relatifs au projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux et les recherches sur l'utilisation des chèques pour le règlement des paiements internationaux, en consultation avec le Groupe d'étude de la Commission sur les paiements internationaux, composé d'experts fournis par les organisations internationales et les institutions bancaires et commerciales intéressées, et de convoquer à ces fins les réunions nécessaires."

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, II, 1.

[11] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17* (A/8417), par. 35 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A). Le projet de loi uniforme et le commentaire y relatif portent la cote A/CN.9/WG.IV/WP.2.

[12] La Commission a examiné ce rapport à sa 173e séance, dont le compte rendu analytique est publié sous la cote A/CN.9/SR.173.

Chapitre IV. — Réglementation internationale des transports maritimes

A. — Introduction

34. Par une résolution adoptée à sa deuxième session en février 1971, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a recommandé que la Commission entreprenne l'examen des règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles ou, s'il y a lieu, d'établir une convention internationale nouvelle, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies.

35. A sa quatrième session, la Commission a décidé d'examiner les règles régissant la responsabilité des transporteurs maritimes en ce qui concerne les marchandises transportées[13] suivant les grandes lignes indiquées dans la résolution susmentionnée sur les connaissements, adoptée par le Groupe de travail de la CNUCED (TD/B/C.4/86, annexe I).

36. Pour mener à bien cette tâche, la Commission a constitué un groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes composé de 21 membres de la Commission. Le Groupe de travail a tenu huit sessions et a soumis à la huitième session de la Commission le texte d'un projet de convention sur le transport de marchandises par mer[14]. A sa septième session, la Commission a prié le Secrétaire général de transmettre pour observations aux gouvernements et aux organisations internationales intéressés le texte final du projet de convention, lorsqu'il aurait été adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes et d'établir une analyse de ces observations pour examen par la Commission à sa présente session.

37. La Commission était saisie des documents suivants :

i) A/CN.9/109* : Observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Ce document contient également le texte du projet de convention (p. 5 à 23).

ii) A/CN.9/110* : Analyse des observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

iii) A/CN.9/115* : Projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Ce projet d'articles a été établi par le Secrétariat comme suite à la demande qui lui avait été faite par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes à sa huitième session. Le Groupe de travail n'a pas examiné ce projet d'articles.

iv) A/CN.9/115/Add.1 : Les tableaux 1 et 2 de l'édition de 1975 du Lloyd's Register of Shipping.

v) A/CN.9/105** : Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa huitième session.

vi) Documents de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement :

TD/B/C.4/ISL/19 : Connaissements — Observations relatives au projet de convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI — Rapport du secrétariat de la CNUCED;

TD/B/C.4/ISL/19/Supp. 1 et 2 : Connaissements. — Projet de convention sur le transport de marchandises par mer : observations générales présentées par le secrétariat de la CNUCED;

TD/B/C.4/ISL/21 : Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED sur la première partie de sa cinquième session.

38. La Commission a constitué un comité plénier I qu'elle a chargé d'examiner le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer qui avait été adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes et de lui faire rapport à ce sujet. Le Comité I s'est réuni du 12 avril au 6 mai et a tenu 31 séances. Le rapport du Comité I à la Commission figure à l'annexe I du présent rapport.

B. — Examen du rapport du Comité plénier I

39. La Commission a examiné le rapport du Comité plénier I à ses 178e et 179e séances, le 7 mai 1976[15].

[13] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17* (A/8417), par. 10 à 23 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A). Pour les autres travaux de la Commission sur la question de la réglementation internationale des transports maritimes, voir *ibid., vingt-quatrième session, Supplément n° 18* (A/7618), par. 114 à 133 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, II, A); *ibid., vingt-cinquième session, Supplément n° 17* (A/8017), par. 157 à 166 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, III, A); *ibid., vingt-septième session, Supplément n° 17* (A/8717), par. 44 à 51 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, II, A); *ibid., vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017), par. 46 à 61 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A); *ibid., vingt-neuvième session, Supplément n° 17* (A/9617), par. 38 à 53 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, première partie, II, A) et *ibid., trentième session, Supplément n° 17* (A/10017), par. 64 à 77 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, A).

[14] A sa 179e séance, le 7 mai 1976, la Commission a pris note du fait que son groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes avait ainsi rempli son mandat et a donc décidé de le dissoudre.

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

** Reproduit dans *l'Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, IV, 3.

[15] Les comptes rendus de ces séances sont publiés sous les cotes A/CN.9/SR.178 et 179.

40. Il a été demandé que la possibilité de remplacer, partout où il conviendrait, dans le texte anglais du projet de convention, le futur "*shall*" par l'indicatif présent "*is*" soit signalée à la conférence internationale de plénipotentiaires qui sera convoquée pour conclure une convention sur le transport de marchandises par mer.

41. A l'issue de ses délibérations, la Commission a approuvé le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer proposé par le Comité I, sous réserve des modifications suivantes :

a) Aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, l'expression "la perte, les dommages ou le retard", lorsqu'elle apparaissait pour la première fois, a été remplacée par l'expression "la perte, les dommages ou le retard à la livraison";

b) Dans la première phrase du paragraphe 2 de l'article 15, une virgule a été ajoutée dans la version anglaise entre les mots "*this article*" et les mots "*shall state*";

c) Au paragraphe 1 de l'article 20, l'expression entre crochets "en dommages-intérêts" et la note de bas de page qui s'y rapportait ont été supprimées;

d) Au paragraphe 2 de l'article 20, les mots "à courir" après le mot "commence" ont été supprimés;

e) Dans la version anglaise du paragraphe 3 de l'article 20, les mots "*begins to run*" ont été remplacés par le mot "*commence*";

f) Au paragraphe 4 de l'article 20, les mots "le cours" ont été supprimés;

g) Un appel de note numéroté "6" a été ajouté au paragraphe 1 de l'article 21 à la suite du mot "Etat" renvoyant à la note de bas de page suivante : "Un nombre considérable de délégations se sont déclarées favorables à l'adjonction du mot "contractant" après le mot "Etat";

h) Dans la version anglaise du paragraphe 5 de l'article 21, une virgule a été ajoutée entre les mots "parties" et "*after a claim*";

i) Dans les paragraphes 1 des articles 20, 21 et 22, l'expression "pouvant découler d'un contrat de transport" a été remplacée par l'expression "se rapportant au transport de marchandises conformément à la présente convention".

42. Au sujet du projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales à inclure dans le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CN.9/115), la Commission a décidé qu'après avoir été modifié par le Secrétariat conformément aux propositions adoptées par le Comité I, il serait distribué, en même temps que le projet de convention, aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour qu'ils puissent formuler leurs observations et faire des propositions.

43. La Commission a estimé, à l'unanimité, que l'Assemblée générale devrait convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires pour conclure, sur la base du projet d'articles approuvé par la Commission, une convention sur le transport de marchandises par mer. La Commission a pris note du fait que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED avait fait savoir qu'il préférait que la conférence internationale de plénipotentiaires ait lieu en 1977 ou au début de 1978. Le représentant du Secrétaire général a présenté un état des incidences financières d'une telle conférence.

Décision de la Commission

44. A sa 179e séance, tenue le 7 mai 1976, la Commission a adopté la décision ci-après :

"*La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international*,

"*Rappelant* qu'elle avait décidé, à sa quatrième session, en réponse à une résolution du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes créée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles et d'établir, s'il y avait lieu, une convention internationale nouvelle pour adoption sous les auspices des Nations Unies,

"*Considérant* que le commerce international est un facteur important pour la promotion de relations amicales entre les Etats et que l'adoption d'une convention sur le transport de marchandises par mer, établissant une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur, contribuerait au développement du commerce international,

"1. *Approuve* le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, reproduit au paragraphe 45 de son rapport sur les travaux de sa neuvième session;

"2. *Prie* le Secrétaire général :

"*a*) De communiquer le projet de convention, ainsi que le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales qui doit être établi par le Secrétaire général, aux gouvernements et organisations internationales intéressés afin qu'ils fassent connaître leurs observations et leurs propositions;

"*b*) De transmettre le projet de convention et le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales au Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes créé par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement afin qu'il fasse connaître ses observations et ses propositions;

"*c*) De préparer un recueil analytique des observations et propositions reçues des gouvernements,

du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes et des organisations internationales intéressées, et de soumettre ce recueil analytique à la conférence de plénipotentiaires que l'Assemblée générale voudra peut-être convoquer;

"3. *Recommande* à l'Assemblée générale de convoquer, le plus tôt possible, une conférence internationale de plénipotentiaires pour conclure, sur la base du projet de convention approuvé par la Commission, une convention sur le transport de marchandises par mer."

C. — Texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer

45. Le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, tel qu'il a été adopté par la Commission, est conçu comme suit :

PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Première partie. — Dispositions générales

Article premier. — Définitions

Dans la présente Convention :

1. "Transporteur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.

2. "Transporteur substitué" signifie toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de celui-ci, a été confiée par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée.

3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

4. Le terme "marchandises" comprend les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou ledit emballage s'il est fourni par le chargeur.

5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre.

6. "Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur.

7. L'expression "par écrit" s'applique également à la transmission par télégraphe ou télex.

Article 2. — Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou

e) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article sont applicables.

Article 3. — Interprétation de la Convention

En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité.

Deuxième partie. — Responsabilité du transporteur

Article 4. — Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :

a) En remettant les marchandises au destinataire,

b) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,

c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés ou des mandataires du transporteur ou du destinataire, respectivement.

Article 5. — Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord,

dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

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

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que dans la mesure du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. — Limites de la responsabilité

1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) unités de compte par colis ou par unités de chargement ou (. . .) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le [. . .][1] fret [payable pour les marchandises ayant subi le retard] [payable en vertu du contrat de transport].

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend . . .[2].

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

[1] La question de savoir si la limite doit être le fret ou un multiple du fret devra être tranchée à la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

[2] L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

Variante de l'article 6. — Limites de la responsabilité[3]

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

2. Par unité de compte, on entend . . .[4].

3. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1.

Article 7. — Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. Le total des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne peut dépasser la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement, qu'il s'agisse d'un acte ou d'une omission :

a) Du transporteur lui-même,

b) D'un employé du transporteur, autre que le capitaine et les membres de l'équipage, assumant, dans l'exercice de ses attributions, des fonctions de commandement pour la phase du transport au cours de laquelle cet acte ou cette omission a été commis, ou

c) D'un employé du transporteur, y compris le capitaine ou un membre de l'équipage, alors qu'il manipulait les marchandises ou s'en occupait dans l'exercice de ses attributions.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement.

Article 9. — Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages particuliers à ce commerce ou s'il est exigé par les règlements en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le trans-

[3] Si la responsabilité pour retard à la livraison devait, aux termes de cette variante, être soumise à une limite de responsabilité spéciale, le paragraphe 1 de cette variante pourrait être complété par les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 du texte de base indiqué ci-dessus pour l'article 6. Il faudrait alors retoucher le libellé du paragraphe 1 de la variante.

[4] L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

porteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, le transporteur est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résulte uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions des articles 6 ou 8, suivant le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. — Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Le transporteur substitué est responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier imposant au transporteur des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit. Que le transporteur substitué accepte ou non ces obligations ou ces renonciations, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le total des montants recouvrables auprès du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. — Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par cet événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de toute perte, tout dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. — Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué, ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ces pertes ou dommages à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. — Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose d'une manière appropriée sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer, selon le cas, le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur n'exécute pas cette obligation, et si ce transporteur ou ce transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant du chargement desdites marchandises, et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Dans les cas où les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent être invoquées, si les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le chargeur est responsable en application des dispositions de l'article 5.

QUATRIÈME PARTIE. — DOCUMENTS DE TRANSPORTS

Article 14. — Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

Article 15. — Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire;

l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23; et

m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document formant titre concernant ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois qu'il remplisse les conditions exigées au paragraphe 6 de l'article premier.

Article 16. — Connaissement : réserves et force probante

1. Si un connaissement porte des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou si un connaissement "embarqué" a été émis, qu'elles sont à bord ou mises à bord, s'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes ou la raison de ses soupçons, ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom ne fait pas mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa *k* ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, ou n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret, ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17. — Garanties données par le chargeur[5]

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemnisera le transporteur de tout préjudice résultant d'inexactitudes dans ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limite d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou de convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est nulle à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou convention est valable contre le chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

Article 18. — Documents autres que les connaissements

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

CINQUIÈME PARTIE. — DROITS ET ACTIONS

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

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard le jour suivant celui où les marchandises ont été remises au destinataire, cette remise constitue, sauf preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si un tel document n'a pas été émis, en bonne condition.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article deviennent applicables s'il n'en a pas été donné avis par écrit dans les quinze jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il

[5] Un certain nombre de délégations ont estimé que l'article 17 ne devait être constitué que par le paragraphe 1 et que les paragraphes 2, 3 et 4 devaient être supprimés.

n'est pas nécessaire de donner avis écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur et tout avis donné au transporteur aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur substitué.

Article 20. — Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été intentée dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription commence le jour où le transporteur a livré les marchandises ou, dans les cas où les marchandises n'ont pas été livrées, le dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée à l'auteur de la réclamation. Cette déclaration peut être renouvelée.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. — Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat[6] dans lequel il est situé et dans la juridiction duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) Le port de chargement ou le port de déchargement;

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

2. *a*) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure concernant un litige né du contrat de transport ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

4. *a*) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

Article 22. — Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par une convention attestée par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Si une charte-partie dispose que les litiges découlant de son exécution sont soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à cette charte-partie ne spécifie pas par clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut invoquer cette disposition contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi.

3. La procédure de l'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :

i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle;

ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

iii) Le port de chargement ou le port de déchargement;

b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

6. Rien dans le présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

SIXIÈME PARTIE. — DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. — Clauses contractuelles

1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport, est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.

[6] Un nombre considérable de délégations se sont déclarées favorables à l'adjonction du mot "contractant" après le mot "Etat".

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente Convention qui annulent toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 24. — Avaries communes

1. Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage causés aux marchandises déterminent aussi si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. — Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

3. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison causés à des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Chapitre V. — Arbitrage commercial international

A. — Introduction

46. A sa sixième session, la Commission a notamment prié le Secrétaire général

"de préparer, en consultation avec les commissions économiques régionales des Nations Unies et les centres d'arbitrage commercial international, compte dûment tenu du règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et des règles de la CEAEO pour l'arbitrage commercial international, un projet de règlement d'arbitrage qui serait utilisé à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international"[16].

47. A sa huitième session, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général contenant un avant-projet de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) [A/CN.9/97]*, d'observations présentées par le Gouvernement norvégien et par les organisations et institutions nationales et internationales intéressées (A/CN.9/97/Add.1, 3 et 4)*, et d'un document dans lequel figuraient des modifications que le cinquième Congrès international d'arbitrage, qui s'était tenu à New Delhi du 7 au 10 janvier 1975, avait proposé d'apporter à l'avant-projet à l'issue de ses débats (A/CN.9/97/Add.2)*.

48. La Commission a examiné l'avant-projet du règlement d'arbitrage à sa huitième session. Elle a prêté, ce faisant, une attention particulière aux concepts fondamentaux sous-tendant ce texte et aux principales questions traitées dans chacun de ses articles[17]. A la même session, la Commission a prié le Secrétaire général d'établir un projet de règlement révisé, compte tenu des observations formulées sur l'avant-projet au cours de sa huitième session et de le lui présenter à sa neuvième session[18].

49. A sa présente session, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général contenant un projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) [A/CN.9/112]**[19]. Elle était également saisie d'un rapport du Secrétaire général contenant un commentaire du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI (A/CN.9/112/Add.1)**, d'un document de travail établi par le Secrétariat contenant des variantes pour le projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI (A/CN.9/113)** et d'une note du Secrétariat concernant la possibilité d'établir un barème des honoraires des arbitres (A/CN.9/114)**.

50. La Commission a créé le Comité plénier II et l'a chargé d'examiner le projet révisé de règlement d'arbitrage et de lui faire rapport à ce sujet. Le Comité II s'est réuni du 12 au 23 avril 1976 et a tenu 19 séances. Le rapport du Comité II à la Commission figure dans l'annexe II au présent rapport.

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

** Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, III.

[16] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017), par. 85. (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II).

[17] Un résumé des débats de la Commission figure dans l'annexe I au rapport de la Commission sur les travaux de sa huitième session [*Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément n° 17* (A/10017)].

[18] *Ibid.*, par. 83.

[19] La version initiale et le projet révisé du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI ont été établis par le secrétariat de la Commission en consultation avec le Pr Pieter Sanders de l'Université Erasme de Rotterdam (Pays-Bas) avec la coopération d'un groupe consultatif établi par le Comité international d'arbitrage commercial.

B. — Examen du rapport du Comité plénier II

51. La Commission a examiné le rapport du Comité II de sa 175e à sa 177e séance[20], le 27 et le 28 avril 1976.

52. Après délibération, la Commission a décidé de modifier le paragraphe 2 de l'article premier qui avait été approuvé par le Comité, afin qu'il en ressorte clairement que le Règlement est subordonné aux dispositions du droit applicable à l'arbitrage auxquelles les parties ne peuvent déroger. La Commission a également décidé d'apporter une modification d'ordre rédactionnel au texte du paragraphe 1 de l'article 13 et de modifier l'article 14 en incluant l'article 11 parmi les dispositions qui y sont mentionnées.

53. A l'issue de ses délibérations, la Commission a approuvé le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI et d'un libellé type de clause compromissoire proposé par le Comité II, sous réserve des modifications suivantes :

a) Le texte du paragraphe 2 de l'article premier, qui était le suivant : "Le Règlement est soumis à la loi applicable à l'arbitrage", a été remplacé par le texte suivant : "Le présent Règlement régit l'arbitrage sous réserve cependant qu'en cas de conflit entre l'une de ses dispositions et une disposition de la loi applicable à l'arbitrage à laquelle les parties ne peuvent déroger, c'est cette dernière disposition qui prévaut";

b) Au paragraphe 1 de l'article 13, l'expression "selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 6 à 9" a été remplacée par l'expression "selon la procédure prévue aux articles 6 à 9 qui était applicable à la nomination ou au choix de l'arbitre devant être remplacé";

c) Le début de l'article 14, qui était libellé comme suit : "en cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président en vertu de l'article 12 ou de l'article 13 . . .", a été modifié et se lit désormais comme suit : "En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président en vertu des articles 11 à 13 . . .".

54. La Commission a examiné la proposition tendant à l'établissement d'un commentaire du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI. Après un long débat, la Commission, étant parvenue à la conclusion que les avantages d'un commentaire n'en compenseraient pas les inconvénients possibles, a décidé de ne pas retenir cette proposition.

55. La Commission a examiné la proposition tendant à faire mention, dans la décision par laquelle elle adopterait le Règlement, de l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe signé à Helsinki le 1er août 1975. Dans cet acte final, les Etats participants ont notamment recommandé "aux organismes, entreprises et firmes de leurs pays d'inclure, le cas échéant, des clauses d'arbitrage dans les contrats commerciaux . . . et que les dispositions d'arbitrage prévoient l'arbitrage dans le cadre d'un ensemble de règles mutuellement acceptables . . .". Compte tenu du fait que l'Acte final était un accord régional que n'avaient signé que des Etats d'Europe et d'Amérique du Nord et qu'il ne constituait que l'un des nombreux accords internationaux dans lesquels était reconnue l'utilité de l'arbitrage pour régler les litiges dans le domaine du commerce international, la Commission n'a pas retenu cette proposition.

Décision de la Commission

56. A sa 177e séance, le 28 avril 1976, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

"*La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international,*

"*Tenant compte* du fait que l'arbitrage s'est avéré une méthode utile pour le règlement des litiges nés de divers types de contrats dans le domaine du commerce international,

"*Convaincue* que l'établissement d'un règlement d'arbitrage *ad hoc* qui soit acceptable pour ceux qui se livrent au commerce dans des pays ayant des systèmes juridiques, sociaux et économiques différents, contribuerait sensiblement au développement de relations économiques harmonieuses entre les peuples,

"*Ayant élaboré* le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI après avoir procédé à des consultations exhaustives avec les institutions d'arbitrage et les centres d'arbitrage commercial international,

"1. *Approuve* le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI dont le texte est reproduit au paragraphe 57 de son rapport sur les travaux de sa neuvième session;

"2. *Invite* l'Assemblée générale à recommander l'application du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI pour le règlement des litiges nés des relations commerciales internationales, particulièrement par le renvoi au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI dans les contrats commerciaux;

"3. *Prie le Secrétaire général* d'assurer la plus large diffusion possible au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI."

C. — Texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI

57. Le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, tel qu'il a été approuvé par la Commission, se lit comme suit :

RÈGLEMENT D'ARBITRAGE DE LA CNUDCI

Section I. — Dispositions préliminaires

CHAMP D'APPLICATION

Article premier

1. Si les parties à un contrat sont convenues par écrit* que les litiges se rapportant à ce contrat seront soumis à l'arbitrage

[20] Les comptes rendus de ces séances sont publiés sous la cote A/CN.9/SR.175-177.

* *Libellé type de clause compromissoire*

Tout litige, controverse ou réclamation né du présent contrat ou se rapportant au présent contrat ou à une contravention au présent

conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, ces litiges seront tranchés selon ce règlement sous réserve des modifications convenues entre les parties par écrit.

2. Le présent Règlement régit l'arbitrage, sous réserve cependant qu'en cas de conflit entre l'une de ses dispositions et une disposition de la loi applicable à l'arbitrage à laquelle les parties ne peuvent déroger, c'est cette dernière disposition qui prévaut.

NOTIFICATION; CALCUL DES DÉLAIS

Article 2

1. Aux fins du présent Règlement, une notification, y compris une communication ou une proposition, est réputée être arrivée à destination si elle a été remise soit en main propre du destinataire, soit à sa résidence habituelle, à son établissement ou à son adresse postale, soit encore — aucune de ces adresses n'ayant pu être trouvée après une enquête raisonnable — à la dernière résidence ou au dernier établissement connu du destinataire. La notification est réputée être arrivée à destination le jour d'une telle remise.

2. Aux fins du calcul d'un délai aux termes du présent Règlement, ledit délai commence à courir le jour où la notification, la communication ou la proposition est arrivée à destination. Si le dernier jour du délai est un jour férié ou chômé au lieu de la résidence ou de l'établissement du destinataire, le délai est prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant. Les jours fériés et chômés qui tombent pendant que court le délai sont comptés.

NOTIFICATION D'ARBITRAGE

Article 3

1. La partie qui prend l'initiative de recourir à l'arbitrage (ci-après dénommée "le demandeur") communique à l'autre partie (ci-après dénommée "le défendeur") une notification d'arbitrage.

2. La procédure d'arbitrage est réputée commencer à la date à laquelle la notification d'arbitrage est reçue par le défendeur.

3. La notification d'arbitrage doit contenir les indications ci-après :

a) La demande tendant à ce que le litige soit soumis à l'arbitrage;

b) Les noms et adresses des parties;

c) La mention de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage invoquée;

d) La mention du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte;

e) La nature générale du litige et, le cas échéant, une estimation de la somme sur laquelle il porte;

f) L'objet de la demande;

g) Une proposition quant au nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois), à défaut d'accord sur ce point conclu précédemment entre les parties.

4. La notification d'arbitrage peut aussi contenir les indications suivantes :

a) Les propositions tendant à nommer un arbitre unique et une autorité de nomination, visées à l'article 6, paragraphe premier;

b) La notification de la nomination d'un arbitre, visée à l'article 7;

c) La requête visée à l'article 18.

REPRÉSENTATION ET ASSISTANCE

Article 4

Les parties peuvent se faire représenter ou assister par des personnes de leur choix. Les noms et adresses de ces personnes doivent être communiqués par écrit à l'autre partie; cette communication doit préciser si la désignation est faite en vue d'une représentation ou d'une assistance.

SECTION II. — COMPOSITION DU TRIBUNAL ARBITRAL

NOMBRE D'ARBITRES

Article 5

Si les parties ne sont pas convenues antérieurement du nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois) et si, dans les 15 jours de la réception par le défendeur de la notification d'arbitrage, les parties ne sont pas convenues qu'il n'y aura qu'un seul arbitre, il sera nommé trois arbitres.

NOMINATION DES ARBITRES (art. 6 à 8)

Article 6

1. S'il doit être nommé un arbitre unique, chaque partie peut proposer à l'autre :

a) Le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'arbitre unique; et

b) Si aucune autorité de nomination n'a été choisie par les parties d'un commun accord, le nom d'une ou plusieurs institutions ou personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'autorité de nomination.

2. Si, dans les 30 jours de la réception par une partie d'une proposition faite conformément au paragraphe 1, les parties ne se sont pas entendues sur le choix d'un arbitre unique, celui-ci est nommé par l'autorité de nomination choisie par les parties d'un commun accord. Si aucune autorité de nomination n'a été choisie par les parties d'un commun accord ou si l'autorité de nomination choisie par elles refuse d'agir ou ne nomme pas l'arbitre dans les 60 jours de la réception de la demande d'une partie en ce sens, chaque partie peut demander au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye de désigner une autorité de nomination.

3. L'autorité de nomination, à la requête d'une partie, nomme l'arbitre unique aussi rapidement que possible. Elle procède à cette nomination en utilisant le système des listes conformément à la procédure suivante, à moins que les deux parties ou que l'autorité de nomination ne décide, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation, que l'utilisation du système des listes conformément à cette procédure ne convient pas dans le cas considéré :

a) A la demande de l'une des parties, l'autorité de nomination communique aux deux parties une liste identique comprenant au moins trois noms;

b) Dans les 15 jours de la réception de cette liste, chaque partie peut la renvoyer à l'autorité de nomination après avoir rayé le nom ou les noms auxquels elle fait objection et numéroté les noms restants dans l'ordre de ses préférences;

c) A l'expiration du délai susmentionné, l'autorité de nomination nomme l'arbitre unique parmi les personnes dont le nom figure sur les listes qui lui ont été renvoyées et en suivant l'ordre de préférence indiqué par les parties;

d) Si, pour une raison quelconque, la nomination ne peut se faire conformément à cette procédure, la nomination de l'arbitre unique est laissée à l'appréciation de l'autorité de nomination.

4. L'autorité procède à la nomination en ayant égard à des considérations propres à garantir la nomination d'un arbitre indépendant et impartial et en tenant également compte du fait qu'il peut être souhaitable de nommer un arbitre d'une nationalité différente de celle des parties.

---

contrat, à sa résolution ou à sa nullité, sera tranché par voie d'arbitrage conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI actuellement en vigueur.

NOTE. — *Les parties voudront peut-être ajouter les indications suivantes :*

a) L'autorité de nomination sera . . . [nom de la personne ou de l'institution];

b) Le nombre d'arbitres est fixé à . . . [un ou trois];

c) Le lieu de l'arbitrage sera . . . [ville ou pays];

d) La langue (les langues) à utiliser pour la procédure d'arbitrage sera (seront) . . .

Article 7

1. S'il doit être nommé trois arbitres, chaque partie en nomme un. Les deux arbitres ainsi nommés choisissent le troisième qui exerce les fonctions d'arbitre-président du tribunal.

2. Si, dans les trente jours de la réception de la notification du nom de l'arbitre désigné par une partie, l'autre partie ne lui a pas notifié le nom de l'arbitre de son choix :

a) La première partie peut demander à l'autorité de nomination antérieurement désignée par les parties de nommer le deuxième arbitre, ou

b) Si aucune autorité de nomination n'a été antérieurement désignée par les parties ou si l'autorité de nomination désignée antérieurement refuse d'agir ou ne nomme pas l'arbitre dans les trente jours de la réception de la demande d'une partie en ce sens, la première partie peut demander au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye de désigner l'autorité de nomination. La première partie peut alors demander à l'autorité de nomination ainsi désignée de nommer le deuxième arbitre. Dans l'un et l'autre cas, la nomination de l'arbitre est laissée à l'appréciation de l'autorité de nomination.

3. Si, dans les trente jours de la nomination du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se sont pas entendus sur le choix de l'arbitre-président, ce dernier est nommé par une autorité de nomination, conformément à la procédure prévue à l'article 6 pour la nomination de l'arbitre unique.

Article 8

1. Lorsqu'il est demandé à une autorité de nomination de nommer un arbitre conformément à l'article 6 ou à l'article 7, la partie qui fait cette demande lui adresse une copie de la notification d'arbitrage, une copie du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte et une copie de la convention d'arbitrage si celle-ci ne figure pas dans le contrat. L'autorité de nomination peut demander à l'une ou l'autre partie des renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions.

2. Lorsque la candidature d'une ou plusieurs personnes est proposée pour une nomination en qualité d'arbitre, les noms et adresses complets des intéressés ainsi que leur nationalité doivent être indiqués, accompagnés d'une description de leurs titres.

RÉCUSATION D'ARBITRES (art. 9 à 12)

Article 9

Tout arbitre dont la nomination est envisagée signale à ceux qui l'ont pressenti toutes circonstances de nature à soulever des doutes sur son impartialité ou sur son indépendance. Une fois qu'il a été nommé ou choisi, un arbitre signale lesdites circonstances aux parties, s'il ne l'a déjà fait.

Article 10

1. Tout arbitre peut être récusé s'il existe des circonstances de nature à soulever des doutes sérieux sur son impartialité ou son indépendance.

2. Une partie ne peut récuser l'arbitre qu'elle a désigné que pour une cause dont elle a eu connaissance après cette désignation.

Article 11

1. Toute partie qui souhaite récuser un arbitre doit notifier sa décision dans les quinze jours suivant la date à laquelle la nomination de cet arbitre lui a été notifiée ou dans les quinze jours suivant la date à laquelle elle a eu connaissance des circonstances visées aux articles 9 et 10.

2. La récusation est notifiée à l'autre partie, à l'arbitre récusé et aux autres membres du tribunal arbitral. La notification se fait par écrit et doit être motivée.

3. Lorsqu'un arbitre a été récusé par une partie, l'autre partie peut accepter la récusation. L'arbitre récusé peut également se déporter. Cette acceptation ou ce déport n'impliquent pas reconnaissance des motifs de la récusation. Dans ces deux cas, la procédure prévue aux articles 6 ou 7 est appliquée à la nomination du remplaçant même si une partie n'a pas exercé son droit de nommer ou de participer à la nomination de l'arbitre récusé.

Article 12

1. Si la récusation n'est pas acceptée par l'autre partie et que l'arbitre récusé ne se déporte pas, la décision relative à la récusation est prise :

a) Si la nomination initiale a été faite par une autorité de nomination — par ladite autorité;

b) Si la nomination initiale n'a pas été faite par une autorité de nomination mais qu'une telle autorité a été désignée antérieurement — par ladite autorité;

c) Dans tous les autres cas, par l'autorité de nomination qui doit être désignée conformément à la procédure de désignation d'une autorité de nomination prévue à l'article 6.

2. Si l'autorité de nomination admet la récusation, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 6 à 9; toutefois, dans le cas où cette procédure implique la désignation d'une autorité de nomination, la nomination de l'arbitre est faite par l'autorité de nomination qui s'est prononcée sur la récusation.

REMPLACEMENT D'UN ARBITRE

Article 13

1. En cas de décès ou de démission d'un arbitre pendant la procédure d'arbitrage, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure prévue aux articles 6 à 9 qui était applicable à la nomination ou au choix de l'arbitre devant être remplacé.

2. En cas de carence ou d'impossibilité de droit ou de fait d'un arbitre de remplir sa mission, c'est la procédure relative à la récusation et au remplacement des arbitres prévue aux articles précédents qui s'applique.

RÉPÉTITION ORALE EN CAS DE REMPLACEMENT D'UN ARBITRE

Article 14

En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre-président en vertu des articles 11 à 13, la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement doit être répétée; en cas de remplacement d'un autre arbitre, la décision de répéter cette procédure est laissée à l'appréciation du tribunal arbitral.

SECTION III. — PROCÉDURE ARBITRALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 15

1. Sous réserve des dispositions du Règlement, le tribunal arbitral peut procéder à l'arbitrage comme il le juge approprié, pourvu que les parties soient traitées sur un pied d'égalité et qu'à tout stade de la procédure, chaque partie ait toute possibilité de faire valoir ses droits et proposer ses moyens.

2. A la demande de l'une ou l'autre partie et à tout stade de la procédure, le tribunal arbitral organise une procédure orale pour la production de preuves par témoins, y compris des experts, ou pour l'exposé oral des arguments. Si aucune demande n'est formulée en ce sens, le tribunal arbitral décide s'il convient d'organiser une telle procédure ou si la procédure se déroulera sur pièces.

3. Toutes les pièces ou informations que l'une des parties fournit au tribunal arbitral doivent être communiquées en même temps par elle à l'autre partie.

LIEU DE L'ARBITRAGE

Article 16

1. A défaut d'accord entre les parties sur le lieu de l'arbitrage, ce lieu est déterminé par le tribunal arbitral compte tenu des circonstances de l'arbitrage.

2. Le tribunal arbitral peut fixer l'emplacement de l'arbitrage à l'intérieur du pays choisi par les parties. Il peut entendre des témoins et tenir des réunions pour se consulter, en tout lieu qui lui conviendra, compte tenu des circonstances de l'arbitrage.

3. Le tribunal arbitral peut se réunir en tout lieu qu'il jugera approprié aux fins d'inspection de marchandises ou d'autres biens et d'examen de pièces. Les parties en seront informées suffisamment longtemps à l'avance pour avoir la possibilité d'assister à la descente sur les lieux.

4. La sentence est rendue au lieu de l'arbitrage.

LANGUE

Article 17

1. Sous réserve de l'accord des parties, le tribunal arbitral fixe sans retard, dès sa nomination, la langue ou les langues de la procédure. Cette décision s'applique à la requête, à la réponse, et à tout autre exposé écrit et, en cas de procédure orale, à la langue ou aux langues à utiliser au cours de cette procédure.

2. Le tribunal arbitral peut ordonner que toutes les pièces jointes à la requête ou à la réponse et toutes les pièces complémentaires produites au cours de la procédure qui ont été remises dans leur langue originale, soient accompagnées d'une traduction dans la langue ou les langues choisies par les parties ou fixées par le tribunal arbitral.

REQUÊTE

Article 18

1. Si la requête n'a pas été exposée dans la notification d'arbitrage, le demandeur adresse, dans le délai fixé à cet effet par le tribunal arbitral, sa requête écrite au défendeur et à chacun des arbitres. Une copie du contrat et de la convention d'arbitrage, si elle ne figure pas dans le contrat, doit être jointe à la requête.

2. La requête comporte les indications ci-après :

a) Les noms et adresses des parties;

b) Un exposé des faits présentés à l'appui de la requête;

c) Les points litigieux;

d) L'objet de la demande.

Le demandeur peut joindre à sa requête toutes pièces qu'il juge pertinentes ou y mentionner les pièces ou autres moyens de preuve qu'il produira.

RÉPONSE

Article 19

1. Dans le délai fixé à cet effet par le tribunal arbitral, le défendeur adresse sa réponse écrite au demandeur et à chacun des arbitres.

2. Le défendeur répond aux alinéas *b*, *c* et *d* de la requête (art. 18, par. 2). Il peut joindre à sa réponse les pièces sur lesquelles il appuie sa défense ou y mentionner les pièces ou autres moyens de preuve qu'il produira.

3. Dans sa réponse, ou à un stade ultérieur de la procédure arbitrale si le tribunal arbitral décide que ce délai est justifié par les circonstances, le défendeur peut former une demande reconventionnelle fondée sur le même contrat ou invoquer un droit fondé sur le même contrat comme moyen de compensation.

4. Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 18 s'appliquent à la demande reconventionnelle et au droit invoqué comme moyen de compensation.

MODIFICATIONS DE LA REQUÊTE OU DE LA RÉPONSE

Article 20

Au cours de la procédure arbitrale, l'une ou l'autre partie peut modifier ou compléter sa requête ou sa réponse à moins que le tribunal arbitral considère ne pas devoir autoriser ledit amendement en raison du retard avec lequel il est formulé, du préjudice qu'il causerait à l'autre partie ou de toute autre circonstance. Cependant, une requête ne peut être amendée au point qu'elle sorte du cadre de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage.

DÉCLINATOIRE DE COMPÉTENCE ARBITRALE

Article 21

1. Le tribunal arbitral peut statuer sur les exceptions prises de son incompétence, y compris toute exception relative à l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage.

2. Le tribunal arbitral a compétence pour se prononcer sur l'existence ou la validité du contrat dont la clause compromissoire fait partie. Aux fins de l'article 21, une clause compromissoire qui fait partie d'un contrat et qui prévoit l'arbitrage en vertu du présent Règlement sera considérée comme une convention distincte des autres clauses du contrat. La constatation de la nullité du contrat par le tribunal arbitral n'entraîne pas de plein droit la nullité de la clause compromissoire.

3. L'exception d'incompétence doit être soulevée au plus tard lors du dépôt de la réponse ou, en cas de demande reconventionnelle, de la réplique.

4. D'une façon générale, le tribunal arbitral statue sur l'exception d'incompétence en la traitant comme question préalable. Il peut cependant poursuivre l'arbitrage et statuer sur cette exception dans sa sentence définitive.

AUTRES PIÈCES ÉCRITES

Article 22

Le tribunal arbitral décide quelles sont, outre la requête et la réponse, les autres pièces écrites que les parties doivent ou peuvent lui présenter; il fixe le délai dans lequel ces pièces doivent être communiquées.

DÉLAIS

Article 23

Les délais fixés par le tribunal arbitral pour la communication des écritures (y compris la requête et la réponse) ne devraient pas dépasser 45 jours. Toutefois, ces délais peuvent être prorogés par le tribunal arbitral si celui-ci juge que cette prorogation est motivée.

PREUVES ET AUDIENCES (art. 24 et 25)

Article 24

1. Chaque partie doit apporter la preuve des faits sur lesquels elle fonde sa requête ou sa réponse.

2. S'il le juge nécessaire, le tribunal arbitral peut prier une partie de lui fournir ainsi qu'à l'autre partie, dans le délai qu'il fixe, un résumé des pièces et autres preuves que la partie intéressée a l'intention de produire à l'appui des faits qui constituent l'objet du litige et qui sont exposés dans sa requête ou dans sa réponse.

3. A tout moment de la procédure, le tribunal arbitral peut demander aux parties de produire des preuves complémentaires, en leur fixant un délai à cet effet.

Article 25

1. En cas de procédure orale, le tribunal arbitral notifie aux parties suffisamment à l'avance la date, l'heure et le lieu de la procédure.

2. Si des témoins doivent être entendus, chaque partie communique, quinze jours au moins avant l'audience, au tribunal arbitral et à l'autre partie, les noms et adresses des témoins qu'elle se propose de produire en précisant l'objet des témoignages et la langue dans laquelle ils seront présentés.

3. Le tribunal arbitral prend des dispositions pour faire assurer la traduction des exposés oraux faits à l'audience et établir un procès-verbal de l'audience, s'il juge que l'une ou l'autre de ses mesures s'impose eu égard aux circonstances de l'espèce ou si les parties en sont convenues et ont notifié cet accord au tribunal arbitral quinze jours au moins avant l'audience.

4. L'audience se déroule à huis clos, sauf convention contraire des parties. Le tribunal arbitral peut demander que des témoins se retirent pendant la déposition d'autres témoins. Il est libre de fixer la manière dont les témoins sont interrogés.

5. La preuve par témoins peut également être administrée sous la forme de déclarations écrites signées par les témoins.

6. Le tribunal arbitral est juge de la recevabilité, de la pertinence et de l'importance des preuves présentées.

MESURES PROVISOIRES OU CONSERVATOIRES

Article 26

1. A la demande de l'une ou l'autre partie, le tribunal arbitral peut prendre toutes mesures provisoires qu'il juge nécessaires en ce qui concerne l'objet du litige, notamment les mesures conservatoires pour les marchandises litigieuses, en prescrivant par exemple leur dépôt entre les mains d'un tiers ou la vente de denrées périssables.

2. Ces mesures provisoires peuvent être prises sous la forme d'une sentence provisoire. Le tribunal arbitral peut exiger un cautionnement au titre des frais occasionnés par ces mesures.

3. Une demande de mesures provisoires adressée par l'une ou l'autre partie à une autorité judiciaire ne doit pas être considérée comme incompatible avec la convention d'arbitrage ni comme une renonciation au droit de se prévaloir de ladite convention.

EXPERTS

Article 27

1. Le tribunal arbitral peut nommer un ou plusieurs experts chargés de lui faire rapport par écrit sur les points précis qu'il déterminera. Une copie du mandat de l'expert, tel qu'il a été fixé par le tribunal arbitral, sera communiquée aux parties.

2. Les parties fournissent à l'expert tous renseignements appropriés ou soumettent à son inspection toutes pièces ou toutes choses pertinentes qu'il pourrait leur demander. Tout différend s'élevant entre une partie et l'expert au sujet du bien-fondé de la demande sera soumis au tribunal arbitral, qui tranchera.

3. Dès réception du rapport de l'expert, le tribunal arbitral communique une copie du rapport aux parties, lesquelles auront la possibilité de formuler par écrit leur opinion à ce sujet. Les parties ont le droit d'examiner tout document invoqué par l'expert dans son rapport.

4. A la demande de l'une ou l'autre des parties, l'expert, après la remise de son rapport, peut être entendu à une audience à laquelle les parties ont la possibilité d'assister et de l'interroger. A cette audience, l'une ou l'autre des parties peut faire venir en qualité de témoins des experts qui déposeront sur les questions litigieuses. Les dispositions de l'article 25 sont applicables à cette procédure.

DÉFAUT

Article 28

1. Si, dans le délai fixé par le tribunal arbitral, le demandeur n'a pas présenté sa requête et n'a pu invoquer un empêchement légitime, le tribunal arbitral ordonne la clôture de la procédure arbitrale. Si, dans le délai fixé par le tribunal arbitral, le défendeur n'a pas présenté sa réponse et sans invoquer d'empêchement légitime, le tribunal arbitral ordonne la poursuite de la procédure.

2. Si l'une des parties, régulièrement convoquée conformément au présent règlement, ne comparaît pas à l'audience, sans invoquer d'empêchement légitime, le tribunal arbitral peut poursuivre l'arbitrage.

3. Si l'une des parties, régulièrement invitée à produire des documents, ne les présente pas dans les délais fixés, sans invoquer d'empêchement légitime, le tribunal arbitral peut statuer sur la base des éléments de preuve dont il dispose.

CLÔTURE DES DÉBATS

Article 29

1. Le tribunal arbitral peut demander aux parties, si elles ont encore des preuves à présenter, des témoins à produire ou des déclarations à faire, faute desquels il peut déclarer la clôture des débats.

2. Le tribunal arbitral peut, s'il l'estime nécessaire en raison des circonstances exceptionnelles, décider, de sa propre initiative ou à la demande d'une partie, la réouverture des débats à tout moment avant le prononcé de la sentence.

RENONCIATION AU DROIT DE SE PRÉVALOIR DU PRÉSENT RÈGLEMENT

Article 30

Toute partie qui, bien qu'elle sache que l'une des dispositions ou des conditions énoncées dans le présent Règlement n'a pas été respectée, poursuit néanmoins l'arbitrage sans formuler d'objection, est réputée avoir renoncé à son droit de faire objection.

SECTION IV. — LA SENTENCE

DÉCISIONS

Article 31

1. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, toute sentence ou autre décision du tribunal arbitral est rendue à la majorité.

2. En ce qui concerne des questions de procédure, à défaut de majorité ou lorsque le tribunal arbitral l'autorise, l'arbitre-président peut décider seul sous réserve d'une éventuelle révision par le tribunal arbitral.

FORME ET EFFET DE LA SENTENCE

Article 32

1. Le tribunal arbitral peut rendre non seulement des sentences définitives, mais également des sentences provisoires, interlocutoires ou partielles.

2. La sentence est rendue par écrit. Elle n'est pas susceptible d'appel devant une instance arbitrale. Les parties s'engagent à exécuter sans délai la sentence.

3. Le tribunal arbitral motive sa sentence, à moins que les parties ne soient convenues que tel ne doit pas être le cas.

4. La sentence est signée par les arbitres et porte mention de la date et du lieu où elle a été rendue. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois et que la signature de l'un d'eux manque, le motif de cette absence de signature est mentionné dans la sentence.

5. La sentence ne peut être publiée qu'avec le consentement des deux parties.

6. Des copies de la sentence signées par les arbitres sont communiquées par le tribunal arbitral aux parties.

7. Si la loi en matière d'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue impose au tribunal arbitral l'obligation de déposer ou de faire enregistrer la sentence, le tribunal satisfera à cette obligation dans le délai prévu par la loi.

LOI APPLICABLE, AMIABLE COMPOSITEUR

Article 33

1. Le tribunal arbitral applique la loi désignée par les parties comme étant la loi applicable au fond du litige. A défaut d'une telle indication par les parties, le tribunal arbitral applique la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'il juge applicable en l'espèce.

2. Le tribunal arbitral ne statue en qualité d'"*amiable compositeur*" (*ex aequo et bono*) que si le tribunal arbitral y a été expressément autorisé par les parties et si ce type d'arbitrage est permis par la loi applicable à la procédure arbitrale.

3. Dans tous les cas, le tribunal arbitral décide conformément aux stipulations du contrat et tient compte des usages du commerce applicables à la transaction.

TRANSACTION OU AUTRES MOTIFS DE CLÔTURE DE LA PROCÉDURE

Article 34

1. Si, avant que la sentence ne soit rendue, les parties conviennent d'une transaction qui règle le litige, le tribunal arbitral rend une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou, si les deux parties lui en font la demande et s'il l'accepte, constate le fait par une sentence arbitrale rendue d'accord partie. Cette sentence n'a pas à être motivée.

2. Si, avant que la sentence ne soit rendue, il devient inutile ou impossible pour une raison quelconque non mentionnée au paragraphe 1 de poursuivre la procédure arbitrale, le tribunal arbitral informe les parties de son intention de rendre une ordonnance de clôture de la procédure. Le tribunal arbitral est autorisé à rendre cette ordonnance à moins que l'une des parties ne soulève des objections fondées.

3. Le tribunal arbitral adresse aux parties une copie de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence rendue d'accord partie, dûment signée par les arbitres. Les dispositions des paragraphes 2 et 4 à 7 de l'article 32 sont applicables aux sentences arbitrales rendues d'accord partie.

INTERPRÉTATION DE LA SENTENCE

Article 35

1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander au tribunal arbitral d'en donner une interprétation.

2. L'interprétation est donnée par écrit dans les 45 jours de la réception de la demande. L'interprétation fait partie intégrante de la sentence, et les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 32 lui sont applicables.

RECTIFICATION DE LA SENTENCE

Article 36

1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander au tribunal arbitral de rectifier dans le texte de la sentence toute erreur de calcul, toute erreur matérielle ou typographique ou toute erreur de même nature. Le tribunal arbitral peut, dans les 30 jours de la communication de la sentence aux parties, faire ces rectifications de sa propre initiative.

2. Ces rectifications sont faites par écrit et les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 32 leur sont applicables.

SENTENCE ADDITIONNELLE

Article 37

1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander au tribunal arbitral de rendre une sentence additionnelle sur des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage mais omis dans la sentence.

2. Si le tribunal arbitral juge la demande justifiée et estime que l'omission peut être rectifiée sans nécessiter de nouvelles audiences ou de nouvelles preuves, il complète sa sentence dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande.

3. Les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 32 sont applicables à la sentence additionnelle.

FRAIS (art. 38 à 40)

Article 38

Le tribunal arbitral fixe les frais d'arbitrage dans sa sentence. Les "frais" comprennent uniquement :

a) Les honoraires des membres du tribunal arbitral, indiqués séparément pour chaque arbitre et fixés par le tribunal lui-même conformément à l'article 39;

b) Les frais de déplacement et autres dépenses faites par les arbitres;

c) Les frais encourus pour toute expertise ou pour toute autre aide demandée par le tribunal arbitral;

d) Les frais de déplacement et autres indemnités des témoins, dans la mesure où ces dépenses ont été approuvées par le tribunal arbitral;

e) Les frais en matière de représentation ou d'assistance juridique encourus par la partie qui triomphe, lorsque ces frais constituent l'un des chefs de la demande d'arbitrage et dans la mesure où le tribunal arbitral en juge le montant raisonnable;

f) Le cas échéant, les honoraires et frais de l'autorité de nomination, ainsi que les frais du Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye.

Article 39

1. Le montant des honoraires des membres du tribunal arbitral doit être raisonnable, compte tenu du montant en litige, de la complexité de l'affaire, du temps que les arbitres lui ont consacré et de toutes autres circonstances pertinentes de l'espèce.

2. Si une autorité de nomination a été choisie par les parties d'un commun accord ou désignée par le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye et si cette autorité a publié un barème pour les honoraires des arbitres nommés dans des litiges internationaux qu'elle administre, le tribunal arbitral fixe le montant de ses honoraires en tenant compte de ce barème dans la mesure où il le juge approprié dans les circonstances de l'espèce.

3. Si cette autorité de nomination n'a pas publié de barème pour les honoraires des arbitres nommés dans des litiges internationaux, chaque partie peut, à tout moment, prier l'autorité de nomination d'établir une note indiquant la base de calcul des honoraires qui est habituellement appliquée dans les litiges internationaux dans lesquels l'autorité nomme les arbitres. Si l'autorité de nomination accepte d'établir cette note, le tribunal arbitral fixe le montant de ses honoraires en tenant compte des renseignements ainsi fournis dans la mesure où il le juge approprié dans les circonstances de l'espèce.

4. Dans les cas visés aux alinéas 2 et 3, lorsqu'à la demande d'une partie, l'autorité de nomination accepte cette mission, le tribunal arbitral ne fixe le montant de ses honoraires qu'après avoir consulté l'autorité de nomination, qui peut adresser au tribunal arbitral toutes observations qu'elle juge appropriées concernant ces honoraires.

Article 40

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les frais d'arbitrage sont en principe à la charge de la partie qui succombe. Toutefois, le tribunal arbitral peut les répartir entre les parties, dans la mesure où il le juge approprié dans les circonstances de l'espèce.

2. En ce qui concerne les frais en matière de représentation ou d'assistance juridique visés au paragraphe *e* de l'article 38, le tri-

bunal arbitral peut, eu égard aux circonstances de l'espèce, déterminer la partie à la charge de laquelle seront mis ces frais ou les répartir entre les parties, dans la mesure où il le juge approprié.

3. Lorsque le tribunal arbitral rend une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou une sentence d'accord partie, il fixe les frais d'arbitrage visés aux articles 38 et paragraphe 1 de l'article 39 dans le texte de cette ordonnance ou de cette sentence.

4. Le tribunal arbitral ne peut percevoir aucun honoraire supplémentaire pour interpréter ou rectifier sa sentence ou rendre une sentence additionnelle, conformément aux articles 35 à 37.

CONSIGNATION DU MONTANT DES FRAIS

Article 41

1. Dès qu'il est constitué, le tribunal arbitral peut demander à chaque partie de consigner une même somme à titre d'avance à valoir sur les frais visés à l'article 38, paragraphes *a*, *b* et *c*.

2. Au cours de la procédure d'arbitrage, le tribunal arbitral peut demander aux parties de consigner des sommes supplémentaires.

3. Si une autorité de nomination a été choisie par les parties d'un commun accord ou désignée par le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye et, lorsqu'à la demande d'une partie l'autorité de nomination accepte cette mission, le tribunal arbitral ne fixe le montant des sommes ou sommes supplémentaires à consigner qu'après avoir consulté l'autorité de nomination qui peut adresser au tribunal arbitral toutes observations qu'elle juge appropriées concernant le montant de ces consignations.

4. Si les sommes dont la consignation est requise ne sont pas intégralement versées dans les 30 jours de la réception de la requête, le tribunal arbitral en informe les parties afin que l'une ou l'autre d'entre elles puisse effectuer le versement demandé. Si ce versement n'est pas effectué, le tribunal arbitral peut ordonner la suspension ou la clôture de la procédure d'arbitrage.

5. Après le prononcé de la sentence, le tribunal arbitral rend compte aux parties de l'utilisation des sommes reçues en dépôt; il leur restitue tout solde non dépensé.

Chapitre VI. — Ratification des conventions concernant le droit commercial international ou adhésion à ces conventions[21]

58. A sa septième session, la Commission a décidé de maintenir à son ordre du jour la question de la ratification des conventions concernant le droit commercial international ou l'adhésion à ces conventions et de réexaminer cette question à sa neuvième session en se référant spécialement à l'état de la ratification à cette date de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels. A sa présente session, la Commission était saisie d'une note du Secrétaire général concernant l'état des signatures et de la ratification de cette convention (A/CN.9/118). A l'issue de ses délibérations, la Commission a décidé de réexaminer cette question à une session ultérieure.

Chapitre VII. — Formation et assistance en matière de droit commercial international[22]

59. La Commission était saisie d'une note du Secrétaire général (A/CN.9/111) énonçant les mesures prises par le Secrétariat pour donner suite à la décision prise par la Commission à sa huitième session concernant la formation et l'assistance en matière de droit commercial international[23].

A. — Bourses de perfectionnement en matière de droit commercial international

60. La Commission a exprimé ses remerciements au Gouvernement belge pour son programme de bourses dans le cadre duquel deux bénéficiaires originaires de pays en développement ont reçu en 1975 une formation théorique et pratique en matière de droit commercial international à l'Université de Louvain. La Commission a également noté avec satisfaction que le Gouvernement belge avait décidé d'offrir à nouveau des bourses en 1976.

B. — Séminaires de l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche

61. La Commission a noté avec satisfaction que l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR) avait inclus le droit commercial international dans son cours régional de formation et de recyclage destiné aux pays membres de la Commission économique pour l'Asie occidentale qui s'est tenu à Doha (Qatar) du 19 au 31 janvier 1976 et elle a exprimé l'espoir qu'il serait possible à l'avenir d'arrêter de nouvelles dispositions de ce genre avec l'UNITAR.

C. — Deuxième colloque de la CNUDCI

62. Pour choisir un thème pour le deuxième colloque de la CNUDCI sur le droit commercial international qui serait organisé à l'occasion de sa dixième session, la Commission a examiné trois suggestions qui lui étaient soumises par le Secrétariat, à savoir : "Documents de transport et de financement utilisés dans le commerce international", "Transport de marchandises par mer" et "Vente internationale d'objets mobiliers corporels"[24]. Les membres de la Commission se sont accordés à penser que le premier de ces thèmes orienterait le colloque vers une conception très concrète du droit commercial international, ce qui accroîtrait la valeur du colloque pour les ressortissants de pays en développement ainsi que pour les fonctionnaires, chercheurs ou enseignants qui y participeraient. En conséquence, la Commission a décidé que le deuxième colloque de la CNUDCI sur le droit commercial international devrait être consacré aux documents de transport et de financement utilisés dans le commerce international. L'opinion a été exprimée que chacun des autres thèmes proposés pourrait utilement être examiné lors d'un colloque qui se tiendrait plus tard après l'adoption finale d'une convention sur la vente internationale de marchandises et sur le transport de marchandises par mer.

63. La Commission a également décidé qu'une partie du programme du colloque devrait être consacrée à un examen du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI que la Commission avait adopté à sa présente session.

[21] La Commission a examiné cette question à sa 177e séance, le 28 avril 1976. Le compte rendu analytique de cette séance a été publié sous la cote A/CN.9/SR.177.

[22] *Idem*.

[23] *Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément n° 17* (A/10017), par. 113; *Annuaire de la CNUDCI vol. V : 1974*, première partie, II, A.

[24] A/CN.9/111, par. 17, 18 et 20.

64. La Commission a pris note avec gratitude des contributions volontaires qui avaient déjà été annoncées ou versées par l'Autriche, la Finlande, la Grèce, la Norvège, la République fédérale d'Allemagne et la Suède pour couvrir les frais de participation au colloque de ressortissants de pays en développement et elle a exprimé l'espoir qu'il arriverait d'autres contributions volontaires de gouvernements et de sources privées.

Chapitre VIII. — Travaux futurs[25]

A. — FUTUR PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA COMMISSION

65. La Commission a fait remarquer qu'elle avait achevé, ou achèverait bientôt, les travaux concernant nombre des questions prioritaires inscrites à son programme de travail et qu'elle devrait donc se pencher prochainement sur son programme de travail à long terme. De l'avis de la Commission, l'élaboration d'un tel programme permettrait au Secrétariat d'entreprendre les travaux préparatoires nécessaires au sujet des questions que la Commission pourrait souhaiter aborder.

66. A cet effet, la Commission a prié le Secrétariat de lui soumettre, à sa onzième session, ses avis et ses suggestions quant à ce programme de travail à long terme et, le cas échéant, de consulter sur sa teneur des organisations internationales et des organismes s'occupant de questions commerciales.

B. — PARTICIPATION AU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

67. La Commission a décidé de prolonger le mandat de la Tchécoslovaquie en qualité de membre du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels.

C. — DATES ET LIEUX DES SESSIONS DE LA COMMISSION ET DE SES GROUPES DE TRAVAIL

68. La Commission était saisie d'une lettre adressée à son Président par le représentant de l'Autriche, invitant la Commission, au nom du Gouvernement autrichien, à tenir sa dixième session à Vienne en 1977 (A/CN.9/124). La Commission a fait remarquer qu'en vertu de la résolution 2609 (XXIV) de l'Assemblée générale en date du 16 décembre 1969 tout organe de l'ONU peut tenir des sessions hors de son siège, dans le cas où un gouvernement, en l'invitant à se réunir sur son territoire, a accepté de prendre à sa charge les dépenses supplémentaires effectives qui en résultent directement ou indirectement. Lors du débat sur ce point, le représentant de l'Autriche à la Commission a confirmé que son gouvernement prendrait à sa charge les frais supplémentaires qui pourraient résulter directement ou indirectement du fait que la session se tiendrait à Vienne et non à Genève. La Commission a remercié le Gouvernement autrichien de cette invitation et décidé de tenir sa dixième session à Vienne, du 23 mai au 17 juin 1977.

69. La Commission a décidé d'examiner à sa dixième session le projet de convention sur la vente internationale de marchandises. Elle a également décidé de créer à cette session un comité plénier qui se réunirait pendant 5 à 8 jours pour étudier, entre autres, la question des sûretés réelles en ce qui concerne les marchandises et les responsabilités en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international.

70. La Commission a approuvé la proposition tendant à ce que le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels tienne sa huitième session à New York du 4 au 14 janvier 1977. En ce qui concerne le Groupe de travail des effets de commerce internationaux, la Commission a décidé que ce groupe se réunirait à Genève à une date qui serait fixée par le secrétaire de la Commission après consultation avec les représentants dudit groupe.

Chapitre IX. — Questions diverses[26]

A. — RÉSOLUTION 3494 (XXX) DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EN DATE DU 15 DÉCEMBRE 1975, CONCERNANT LE RAPPORT DE LA COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL SUR LES TRAVAUX DE SA HUITIÈME SESSION

71. La Commission a pris note de cette résolution. Elle a accordé une attention particulière au paragraphe 8 du dispositif, dans lequel l'Assemblée générale "demande à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international de tenir compte des dispositions pertinentes des résolutions des sixième et septième sessions extraordinaires de l'Assemblée générale, où sont énoncés les principes fondamentaux du nouvel ordre économique international, en gardant présente à l'esprit la nécessité, pour les organismes des Nations Unies, de participer à la mise en application de ces résolutions". La Commission a été saisie d'une note du Secrétaire général sur les dispositions pertinentes des résolutions des sixième et septième sessions extraordinaires de l'Assemblée générale (A/CN.9/122).

B. — RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL SUR LES ACTIVITÉS EN COURS D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

72. La Commission a pris note de ce rapport (A/CN.9/119)*.

C. — SOCIÉTÉS TRANSNATIONALES

73. A sa huitième session, la Commission a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour en vue d'examiner favorablement toute demande d'in-

[25] Voir plus haut la note de bas de page 21.

[26] Voir plus haut la note de bas de page 21.

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, VI.

tervention que la Commission des sociétés transnationales pourrait lui adresser à propos de problèmes juridiques particuliers[27]. La Commission a été informée que la Commission des sociétés transnationales n'avait encore fait parvenir aucune communication officielle. La CNUDCI a demandé au Secrétariat de la tenir au courant de tout fait nouveau pouvant l'intéresser en ce qui concerne le programme de travail d'autres organes de l'ONU dans le domaine des sociétés multinationales.

D. — Participation d'observateurs

74. La Commission a noté qu'à la présente session, de même que lors de sessions antérieures et de sessions de ses groupes de travail, plusieurs gouvernements d'Etats non membres de la Commission avaient exprimé le vœu d'assister aux sessions de la Commission et de ses groupes de travail en tant qu'observateurs. Les membres de la Commission ont été unanimes à penser qu'il serait souhaitable que ces gouvernements soient autorisés à assister aux sessions en qualité d'observateurs. La Commission a par conséquent estimé qu'elle devrait recommander à l'Assemblée générale d'inclure dans le dispositif de sa résolution concernant le rapport de la Commission sur les travaux de sa neuvième session un paragraphe aux termes duquel la Commission serait expressément autorisée à permettre aux Etats qui ne sont pas membres de la Commission d'assister aux sessions de la Commission en tant qu'observateurs lorsque les Etats en question en feraient la demande. La Commission, lors de sa 177e séance tenue le 28 avril 1976, a adopté à l'unanimité la décision suivante :

"*La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international*,

"*Notant* que des gouvernements d'Etats non membres de la Commission ont exprimé le vœu d'assister aux sessions de la Commission et de ses groupes de travail en tant qu'observateurs,

"*Estimant* qu'il va de l'intérêt des travaux de la Commission que les gouvernements d'Etats non membres de la Commission aient la possibilité de participer aux travaux de la Commission en tant qu'observateurs,

"*Recommande* à l'Assemblée générale d'autoriser la Commission à permettre à des Etats non membres de la Commission d'assister aux sessions de la Commission et de ses groupes de travail en tant qu'observateurs, lorsque les Etats en fonction en font la demande.

E. — Date d'expiration du mandat des membres de la Commission

75. La Commission a examiné la question des difficultés rencontrées par ses groupes de travail du fait que, en vertu de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale portant création de la Commission, le mandat des Etats membres de la Commission devait expirer le 31 décembre de l'année considérée. La Commission a noté que ses groupes de travail se réunissaient généralement en janvier et février et qu'en conséquence, tous les trois ans, les groupes de travail s'étaient réunis après l'expiration du mandat de l'un ou plusieurs de ses membres, mais avant la session annuelle de la Commission lors de laquelle de nouveaux membres pouvaient être désignés pour remplacer les membres des groupes de travail. L'avis général a été que les travaux de la Commission se trouveraient facilités si le mandat d'un Etat membre de la Commission commençait le premier jour de la session annuelle ordinaire de la Commission suivant l'élection de l'Etat en question et prenait fin la veille de l'ouverture de la septième session annuelle ordinaire de la Commission suivant son élection[28].

Décision de la Commission

76. A sa 177e séance, le 28 avril 1976, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

"*La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international*,

"*Notant* qu'en vertu des résolutions 2205 (XXI) et 3108 (XXVIII) de l'Assemblée générale, respectivement en date du 17 décembre 1966 et du 12 décembre 1973, le mandat d'un Etat élu à la Commission commence le 1er janvier suivant son élection et expire le 31 décembre, trois ou six ans plus tard, selon le cas,

"*Considérant* qu'une grande partie des travaux de fond de la Commission sont menés à bien par ses groupes de travail et que ces groupes se réunissent habituellement en janvier ou février, avant qu'ils puissent être reconstitués par la Commission à la suite de l'élection de nouveaux Etats membres de la Commission par l'Assemblée générale,

"*Recommande* que l'Assemblée générale

"*a*) Prolonge jusqu'à la veille de la session annuelle ordinaire de 1977 de la Commission la durée du mandat des Etats actuellement membres de la Commission dont le mandat doit expirer le 31 décembre 1976, et prolonge jusqu'à la veille de la session annuelle ordinaire de 1980 de la Commission la durée du mandat des Etats actuellement membres de la Commission dont le mandat doit expirer le 31 décembre 1979;

"*b*) Décide que dorénavant les nouveaux Etats membres de la Commission entrent en fonctions le premier jour de la session annuelle ordinaire de la Commission qui suit leur élection et que leur mandat expire la veille de l'ouverture de la septième session annuelle ordinaire de la Commission qui suit leur élection."

[27] *Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément n° 17* (A/10017), par. 94.

[28] La durée du mandat d'un membre de la Commission demeurerait de six cycles annuels de travail de la Commission, mais la durée effective du mandat d'un Etat pourrait être inférieure ou supérieure d'un ou deux mois aux six années selon les dates des sessions annuelles ordinaires de la Commission.

ANNEXE I

Rapport du Comité plénier I relatif au projet de convention sur le transport de marchandises par mer

I. — INTRODUCTION

1. A sa neuvième session, la Commission a constitué le Comité plénier I auquel elle a confié l'examen du texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer adopté par son Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes. Ce texte figure dans l'annexe au document A/CN.9/105*. On trouvera dans la deuxième section du présent rapport un résumé, article par article, des principaux points qui ont été soulevés au cours des délibérations du Comité sur le projet de convention. On a reproduit le texte de chaque article, tel qu'il figure dans l'annexe au document A/CN.9/105*, avant le résumé de la discussion le concernant.

2. Dans le courant de ses délibérations, le Comité a établi un groupe de travail et plusieurs groupes de rédaction *ad hoc* qui ont été chargés de remanier des articles ou des paragraphes donnés.

3. Le texte de chaque article du projet de convention tel qu'il a été approuvé par le Comité — sauf s'il est identique au texte adopté par le Groupe de travail — est reproduit à la section II du présent rapport, à la fin du résumé de la discussion portant sur cet article.

II. — EXAMEN PAR LE COMITÉ PLÉNIER I DU PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Titre du projet de convention

"Projet de convention sur le transport de marchandises par mer"

1. Le Comité a examiné une proposition tendant à modifier le titre actuel du projet de convention. On a fait observer que les dispositions du projet de convention ne réglaient pas toutes les questions juridiques qui risquent de se poser au sujet d'un contrat de transport de marchandises par mer. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le titre tel quel.

Article premier

Paragraphes 1 et 2

"PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

"*Article premier. — Définitions*

"1. "Transporteur" ou "transporteur contractuel" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.

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

2. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Les paragraphes 1 et 2 de l'article premier devraient être supprimés et remplacés par le texte suivant :

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

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

b) Le "transporteur substitué" devrait être défini comme "le propriétaire du navire qui transporte les marchandises".

c) La définition suivante devrait être adoptée pour l'expression "transporteur substitué" : "transporteur substitué" signifie toute personne à qui le transporteur a confié l'exécution de tout ou partie du transport de marchandises et toute autre personne à qui cette exécution a été ultérieurement confiée".

3. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que le libellé des deux nouveaux textes proposés pour les paragraphes 1 et 2 était plus simple que celui des paragraphes correspondants du projet de convention. De même, le nouveau libellé proposé assurerait une plus grande unité entre les définitions des termes et expressions du projet de convention et celles figurant aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention d'Athènes relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages[a].

4. On a également fait remarquer que l'expression "transporteur contractuel", qui était définie dans le texte original du paragraphe 1, mais non dans le nouveau texte correspondant proposé, apparaissait par la suite dans plusieurs dispositions du projet de convention. Si le nouveau texte proposé pour le paragraphe 1 était adopté, toutes les dispositions dans lesquelles l'expression "transporteur contractuel" figurait devraient être réexaminées tant du point de vue du fond que de celui de la forme.

5. A l'appui de la définition de "transporteur substitué" proposée à l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que la définition de l'expression dans le projet de convention ne recouvrirait pas les cas dans lesquels un transporteur substitué, à qui le transporteur contractuel avait confié l'exécution de tout ou partie du transport de marchandises, confiait à son tour l'exécution du transport à un autre transporteur. Ce dernier ne répondrait pas à la définition de "transporteur substitué" donnée dans le projet de convention, dès lors que l'exécution du transport ne lui aurait pas été confiée par le transporteur contractuel. Par contre, d'après la nouvelle définition proposée, il serait un "transporteur substitué". D'autre part, on a noté que, bien que la définition donnée dans le projet de convention puisse ne pas être satisfaisante, la définition proposée ne serait pas appropriée dans certains cas. Par exemple, lorsqu'un transporteur, à qui l'exécution du transport avait été confiée, soit par le transporteur contractuel, soit par un transporteur à qui le transporteur contractuel avait à son tour confié ladite exécution, transportait les marchandises à bord d'un navire qu'il avait affrété coque nue, la personne qui devrait répondre à la définition de "transporteur substitué" était l'affréteur et non le propriétaire du navire.

6. A l'appui de la définition proposée à l'alinéa *c* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer qu'elle était plus large que celle donnée à l'expression "transporteur substitué" dans le projet de convention et qu'elle s'appliquait à tout transporteur à qui l'exécution du transport était confiée. D'autre part, on a fait observer qu'aux termes de la définition proposée la question se posait de savoir s'il était souhaitable d'étendre le domaine d'application du projet de convention aux contrats de transport autres que ceux conclus entre un chargeur et un transporteur. Le transport qu'un chargeur confie à un transporteur est le résultat d'un contrat conclu entre eux, et il convient de faire en sorte que les dispositions de la convention s'appliquent à ce contrat pour réglementer la responsabilité du transporteur. Le transport qu'un transporteur contractuel confie à un transporteur successif ne donne pas toujours lieu à un contrat entre le chargeur et le transporteur successif, et il peut donc ne pas être opportun de réglementer dans le projet de convention la responsabilité du transporteur successif vis-à-vis du chargeur.

7. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte suivant :

"PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

"*Article premier. — Définitions*

"Dans la présente Convention :

"1. "Transporteur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.

---

* Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, IV, 3.

[a] La Convention d'Athènes relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages est ci-après dénommée "la Convention d'Athènes de 1974".

"2. "Transporteur substitué" signifie toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de celui-ci, a été confiée par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée."

Paragraphe 3

"3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises."

8. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que la définition du "destinataire" apparaissant au paragraphe ci-dessus soit supprimée et remplacée par la nouvelle définition suivante :

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

9. Le Comité a examiné cette proposition et a étudié la question de savoir s'il devrait adopter l'une ou l'autre des définitions ci-après :

a) La définition du terme "destinataire" figurant dans le premier membre de phrase du nouveau paragraphe 3, selon laquelle le terme ne s'appliquerait qu'à la personne habilitée à prendre livraison des marchandises *en vertu du contrat de transport*;

b) La définition du terme "destinataire" figurant dans le deuxième membre de phrase du nouveau paragraphe 3, selon laquelle le destinataire serait la personne dont le nom est indiqué dans le connaissement, ou celle qui présente le connaissement lorsque ce dernier est au porteur, ou bien le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

10. A l'appui de la proposition tendant à restreindre la définition du "destinataire" conformément au paragraphe 9, *a*, ci-dessus, on a fait observer que la définition actuelle du "destinataire" était trop large en ce sens qu'elle pouvait désigner toute personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu de la législation nationale en vigueur, telle qu'un officier ministériel muni d'un titre exécutoire. Toutefois, en réponse à cet argument, on a objecté que dans la pratique la définition actuelle ne soulèverait vraisemblablement pas de difficulté quant au sens du terme "destinataire", et qu'il n'était donc pas nécessaire de la compléter. On a fait observer en outre que la proposition tendant à restreindre la définition pourrait créer des difficultés dans certains pays où, lorsque le nom du destinataire était indiqué dans le connaissement, le droit de ce dernier à se faire livrer les marchandises ne découlait pas du contrat de transport.

11. Les membres du Comité ont estimé qu'il n'était pas nécessaire d'adopter la définition plus complète du terme "destinataire" indiquée au paragraphe 9, *b*, ci-dessus.

12. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel du paragraphe 3 de l'article premier.

Paragraphe 4

"4. "Marchandises" signifie toute sorte de biens, y compris les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, ou dans une unité de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou ledit emballage fourni par le chargeur."

13. Pour ce qui est de ce paragraphe, le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Il faudrait supprimer la mention selon laquelle les "marchandises" comprennent les animaux vivants.

b) Il faudrait exclure expressément les bagages des voyageurs de la définition du terme "marchandises".

c) Il faudrait ne pas considérer comme des "marchandises", au sens de la définition, les différentes formes d'emballages.

d) Il faudrait supprimer les mots "fourni par le chargeur" qui apparaissent à la fin du paragraphe.

14. A l'appui de la proposition figurant au paragraphe 13, *a*, ci-dessus, on a fait observer que le paragraphe 5 de l'article 5 indiquait clairement qu'en cas de transport d'animaux vivants le transporteur était responsable de toute perte ou de tout dommage, et qu'il n'était pas nécessaire par conséquent de préciser dans la définition que le terme "marchandises" comprenait les animaux vivants. Par ailleurs, on a dit que puisque les animaux vivants étaient expressément exclus de la définition des "marchandises" figurant dans la Convention de Bruxelles de 1924[b], et que les pertes ou dommages en cas de transport d'animaux vivants sortaient donc du champ d'application de ladite convention, il était souhaitable de souligner dans la définition que les animaux vivants étaient considérés comme des "marchandises" aux fins du projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Après délibération, le Comité a décidé de conserver dans la définition la mention des animaux vivants.

15. A l'appui de la proposition figurant au paragraphe 13, *b*, on a fait observer qu'il était souhaitable d'exclure les bagages des passagers de la définition des "marchandises", puisque la responsabilité du transporteur pour les bagages des passagers était déjà régie par la Convention d'Athènes de 1974. On a répondu à cela que la Convention d'Athènes de 1974 ne régissait la responsabilité du transporteur que lorsqu'un contrat avait été conclu pour le transport d'un passager et de ses bagages. Par conséquent, si les bagages des passagers étaient exclus de la définition, le contrat conclu exclusivement pour le transport des bagages des passagers ne relèverait ni de la Convention d'Athènes de 1974, ni du projet de convention. Après délibération, le Comité a décidé d'exclure la responsabilité pour les bagages de passagers non pas en modifiant la définition du terme "marchandises", mais en ajoutant un nouveau paragraphe 3 à l'article 25.

16. A l'appui de la proposition figurant au paragraphe 13, *c*, ci-dessus, on a fait remarquer que le fait d'inclure toutes les formes d'emballages dans la définition des "marchandises" rendait le transporteur responsable des pertes ou des dommages subis par n'importe quel emballage, ce qui était contraire aux pratiques commerciales en vigueur; la responsabilité du transporteur devait se limiter aux emballages durables ayant une valeur commerciale. Il a été répondu à cela qu'il était bon d'inclure les emballages dans la définition des "marchandises"; en effet, l'emballage avait souvent une très grande valeur, et le transporteur devait donc être responsable des pertes et des dommages subis. Si l'emballage était dépourvu de valeur, le transporteur n'aurait à répondre de rien, puisque le demandeur ne pourrait pas prouver qu'il avait subi une perte. De plus, si on excluait les emballages de la définition des "marchandises", le transporteur serait responsable des dommages aux emballages prévus par la législation nationale applicable. Si l'emballage et son contenu étaient endommagés en même temps, deux régimes de responsabilité seraient alors applicables à l'égard du transporteur, l'un pour l'emballage et l'autre pour le contenu de l'emballage. Après délibération, le Comité a décidé de conserver la définition du terme "marchandises" sous sa forme actuelle, c'est-à-dire comprenant les emballages.

17. A l'appui de la proposition figurant au paragraphe 13, *d*, ci-dessus, on a fait observer que les mots "fourni par le chargeur" n'étaient pas nécessaires; en effet, si l'unité de transport ou l'emballage n'étaient pas fourni par le chargeur, ce dernier ne subirait pas de perte et n'aurait donc pas le droit de demander de dédommagement. Par ailleurs, on a fait remarquer que puisqu'une unité de transport pouvait être fournie par une tierce partie — un transitaire par exemple — la suppression de ces mots entraînerait, en cas de perte ou de dommage, la responsabilité du transporteur envers une tierce partie. On a aussi fait remarquer que si les mots "fourni par le chargeur" étaient supprimés, le poids de l'unité de transport pourrait être considéré comme étant compris dans le poids des marchandises ce qui modifierait la somme jusqu'à concurrence de laquelle le transporteur est responsable, dans les cas où cette limite est déterminée en fonction du poids des marchandises. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les mots "fourni par le chargeur".

[b] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, Bruxelles, 25 août 1924. Cette convention est dénommée ci-après la "Convention de Bruxelles de 1924".

18. Le Comité a adopté le texte suivant :

"4. Le terme "marchandise" comprend les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou ledit emballage s'il est fourni par le chargeur."

Paragraphe 5

"5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par mer d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées."

19. Le Comité a examiné les propositions ci-après :

a) Le paragraphe devrait être complété par une phrase ainsi conçue : "En vertu de ce contrat, le destinataire peut exercer les droits du chargeur et être soumis à ses obligations."

b) Le "contrat de transport" devrait être défini comme étant un contrat établi par écrit.

c) Dans la définition, le mot "port" devrait être remplacé par le mot "endroit" ou par les mots "port ou endroit".

d) Le mot "*specified*", qui est utilisé dans la définition, devrait être supprimé, ou remplacé, dans le texte anglais, par un mot approprié.

e) A la fin de la définition, le membre de phrase "où les marchandises doivent être livrées" devrait être supprimé.

20. A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa *a* du paragraphe 19 ci-dessus, on a fait observer que la disposition proposée permettrait de préciser les droits du destinataire. En effet, ces droits résultent à l'heure actuelle de la législation nationale applicable, qui peut être difficile à déterminer ou incertaine. En réponse à cet argument, on a fait observer que le projet de convention n'était pas un instrument approprié pour définir les droits du destinataire. On a également fait observer que la définition des droits du destinataire soulevait des problèmes complexes et que, contrairement à ce que donne à supposer la proposition à l'étude, les droits et obligations du destinataire n'étaient pas nécessairement identiques à ceux du chargeur. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas ajouter l'énoncé proposé à la définition.

21. On a fait observer à l'appui de la proposition reproduite à l'alinéa *b* du paragraphe 19 ci-dessus, que la plupart des contrats de transport de marchandises par mer étaient établis par écrit et que, par conséquent, le "contrat de transport" devrait être défini comme étant un contrat écrit. Cependant, on a dit qu'en adoptant cette proposition on limiterait la portée de la Convention aux contrats écrits. Dans certaines régions, les transports maritimes de marchandises ne font pas habituellement l'objet de contrats écrits et ces transports ne seraient donc pas régis par le projet de convention si on adoptait la proposition en question. On a également fait valoir que l'utilisation de méthodes modernes de traitement des données pouvait conduire à l'établissement de contrats de transport non écrits. Après délibération, le Comité a estimé qu'il n'était pas souhaitable d'ajouter à la définition une clause exigeant que le contrat de transport soit formulé par écrit.

22. A l'appui de la proposition reproduite à l'alinéa *c* du paragraphe 19 ci-dessus, on a fait valoir que si l'on conservait le mot "port" pour désigner le point de départ ou d'arrivée d'une opération de transport de marchandises à laquelle s'applique le projet de convention, la Convention pourrait ne pas s'appliquer à la phase maritime d'une opération de transport dont le point de départ ou le point d'arrivée ne serait pas un port, mais un endroit situé à l'intérieur des terres. A cet argument, il a été opposé que le projet de convention ne régissait pas les transports multimodaux et qu'en cherchant à couvrir la phase maritime du transport multimodal de marchandises dans le projet de convention on pourrait susciter des difficultés auxquelles on se heurterait lors de l'établissement d'une convention sur les transports multimodaux. L'adoption de cette proposition pourrait également conduire à une application de la convention aux transports terrestres, et créer des conflits avec les lois nationales régissant les transports terrestres ou avec d'autres conventions relatives aux transports. Après délibération, le Comité a décidé de garder le mot "port" dans la définition.

23. Pour justifier la modification proposée à l'alinéa *d* du paragraphe 19 ci-dessus, on a fait observer que l'expression "*specified goods*", qui est utilisée dans le texte anglais, pourrait être interprétée comme désignant les marchandises expressément indiquées sur un connaissement ou tout autre document de transport. Si cette interprétation était adoptée, un transporteur pourrait éviter que la convention ne s'applique à un transport de marchandises en ne délivrant pas de document de transport où seraient indiquées les marchandises. Après délibération, le Comité a estimé qu'il fallait supprimer le mot "*specified*" dans le texte anglais et son équivalent dans toutes les langues de la Convention.

24. Pour ce qui est de la modification proposée à l'alinéa *e* du paragraphe 19 ci-dessus, les membres du Comité ont été d'avis qu'il fallait supprimer le membre de phrase "où les marchandises doivent être livrées" à la fin de la définition.

25. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre."

Paragraphe 6

"6. "Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur."

26. Après délibération, le Comité a décidé de conserver cette définition.

27. Les additions ci-après ont été proposées à l'article premier :

a) L'addition d'un nouveau paragraphe 7 qui se lirait comme suit :

"7. L'expression "par écrit" s'applique également à la transmission par télégraphe ou télex."

b) L'addition d'un nouveau paragraphe 3 conçu comme suit, les paragraphes 3 à 6 devenant les paragraphes 4 à 7 :

"3. Au sens de la présente Convention, "chargeur" s'entend de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport par mer a été conclu avec un transporteur."

28. En faveur de l'insertion du nouveau paragraphe 7 dont le texte est reproduit à l'alinéa *a* du paragraphe 27 ci-dessus, on a fait observer que, comme l'expression "par écrit" était utilisée dans plusieurs articles du projet de convention, il fallait en préciser le sens. D'autre part, il a été suggéré que cette précision ne devrait pas être apportée au moyen de l'addition proposée à l'article premier, mais que le sens de l'expression devait être précisé chaque fois qu'il serait nécessaire dans le corps même des articles où elle figure. Après délibération, le Comité a décidé d'inclure une définition de l'expression "par écrit" et a adopté le texte suivant :

"7. L'expression "par écrit" s'applique également à la transmission par télégraphe ou télex."

29. En faveur de l'insertion du nouveau paragraphe 3 reproduit à l'alinéa *b* du paragraphe 26 ci-dessus, on a fait observer que la définition qui y est proposée précise l'identité du chargeur, qui est parfois incertaine. On a toutefois fait observer que cette définition pourrait parfois créer des difficultés. Ainsi, lorsque le contrat de transport est conclu par le destinataire, c'est celui-ci qui, aux termes de la définition proposée, serait le chargeur. De plus, un acheteur qui conclut le contrat de transport aux termes d'un contrat f.o.b. deviendrait le chargeur au sens de la définition proposée. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

Article 2

Paragraphe 1

"*Article 2. — Domaines d'application*

"1. Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

"*a*) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

"*b*) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

"*c*) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

"*d*) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou

"*e*) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat."

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Supprimer l'introduction actuelle de ce paragraphe et la remplacer par la suivante :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises dans la mesure où ces contrats ont trait au transport de marchandises par mer ou comportent le transport de marchandises par mer entre deux Etats différents lorsque : . . ."

b) Supprimer l'alinéa *d* de ce paragraphe.

2. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que la nouvelle introduction proposée garantirait l'application du projet de convention à la phase maritime du transport multimodal de marchandises. A cet argument, il a été opposé qu'il ne fallait pas tenter de résoudre dans le projet de convention des difficultés qui surgissent du transport multimodal, étant donné que ces difficultés ne peuvent être résolues de façon satisfaisante que dans le cadre d'une future convention portant sur le transport multimodal. Après délibération, le Comité a décidé de conserver l'introduction actuelle de ce paragraphe.

3. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que l'émission d'un connaissement ou d'un autre document servant de preuve du contrat de transport dans un Etat contractant ne créait pas une relation suffisamment étroite entre le projet de convention et le contrat de transport pour justifier l'application de la Convention au contrat de transport attesté par ledit connaissement ou autre document. On a fait observer en réponse qu'il était souhaitable de donner à la Convention un domaine d'application très étendu et que l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 2 permettait d'élargir le domaine d'application. Après délibération, le Comité a décidé de conserver l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 2.

4. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel de ce paragraphe.

Paragraphe 2

"2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée."

5. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Supprimer ce paragraphe.

b) Conserver ce paragraphe, en remplaçant les mots "les dispositions du paragraphe 1 du présent article" par les mots "les dispositions de la présente Convention".

c) Ajouter à la suite des mots "du transporteur" les mots "du transporteur substitué".

6. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 5 ci-dessus, on a fait observer que la réalisation de l'objectif visé au paragraphe 2 de l'article 2, à savoir l'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 2 sans égard pour les facteurs énoncés au paragraphe 2 de l'article 2, était déjà garantie par l'introduction du paragraphe 1 de l'article 2. On a fait observer d'autre part qu'il avait été décidé dans certaines juridictions que l'applicabilité du projet de convention était subordonnée aux règles nationales en matière de conflit de lois et que ces règles tenaient compte des facteurs énoncés au paragraphe 2 de l'article 2. Le paragraphe 2 avait donc pour objet de garantir au projet de convention le domaine d'application prévu au paragraphe 1 indépendamment des règles nationales en matière de conflit de lois.

7. On a également fait observer qu'il était souhaitable d'assurer non seulement l'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article premier, mais celle des dispositions du projet de convention tout entier, indépendamment des règles nationales en matière de conflit de lois, et que l'amendement au paragraphe 2 de l'article 2 figurant à l'alinéa *b* du paragraphe 5 ci-dessus garantirait ce résultat. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter cet amendement au paragraphe 2 de l'article 2.

8. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *c* du paragraphe 5 ci-dessus, on a fait remarquer que le terme "transporteur" tel qu'il était défini dans le projet de convention n'incluait pas le "transporteur substitué", et que la nationalité du transporteur ne devait pas non plus entrer en ligne de compte pour l'application du projet de convention. Après délibération, le Comité a décidé d'ajouter au paragraphe les mots "du transporteur substitué" à la suite des mots "du transporteur".

9. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"2. Les dispositions de la présente Convention sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée."

Paragraphe 3

"3. Un Etat contractant peut également appliquer, dans sa législation nationale, les règles de la présente Convention à ses transports intérieurs."

10. Le Comité a examiné une proposition tendant à supprimer ce paragraphe.

11. A l'appui de la proposition tendant à supprimer ce paragraphe, on a déclaré que ce paragraphe était inutile dans la mesure où un Etat contractant disposerait dans tous les cas du pouvoir conféré par ce paragraphe. En réponse, on a fait remarquer qu'il pourrait arriver que le gouvernement fédéral d'un Etat fédéral ne dispose pas d'un tel pouvoir, à moins qu'il ne lui soit expressément conféré par une clause analogue à celle qui figure dans ce paragraphe et que le maintien d'une telle clause pourrait donc répondre à un besoin réel. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le texte de ce paragraphe dans le projet de convention, mais de l'enlever de l'article 2 pour l'inclure dans les clauses finales du projet de convention.

Paragraphe 4

"4. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement."

12. Le Comité a étudié les propositions suivantes :

a) Définir le "contrat d'affrètement".

b) Ajouter le membre de phrase "qui n'est pas un contrat de transport" à la fin de la première phrase du paragraphe 4.

c) Remplacer les mots "le porteur du connaissement", qui figurent à la fin de la deuxième phrase dudit paragraphe, par les mots "le tiers porteur de bonne foi".

d) Ajouter les mots "si ce dernier n'est pas l'affréteur" à la fin de la deuxième phrase du paragraphe.

e) Ajouter les mots "ni aux contrats portant sur une certaine quantité de marchandises" à la fin de la première phrase du paragraphe 4, et les mots "ou d'un contrat portant sur une certaine quantité de marchandises" après les mots "contrat d'affrètement", à la deuxième phrase dudit paragraphe.

13. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 12 ci-dessus, on a fait remarquer que, alors que le paragraphe 1 de l'article 2 stipulait que la Convention s'appliquerait à tous les contrats de transport de marchandises par mer, le paragraphe 4 de l'article 2 excluait l'application de la Convention aux contrats d'affrètement. Il était donc nécessaire de déterminer clairement le domaine d'application du projet de convention en définissant le contrat d'affrètement. Une telle définition était également rendue nécessaire par l'imprécision de cette notion dans certaines législations nationales. En outre, le fait que la Convention de Bruxelles de 1924 ne s'applique pas aux contrats d'affrètement, conformément à l'article 5 de ladite Convention, avait soulevé des difficultés en raison de l'absence d'une définition du contrat d'affrètement. On a fait observer en outre que, si le "contrat d'affrètement" n'était pas défini, les transporteurs pourraient essayer d'éviter que la Convention ne s'applique en émettant des documents de transport sous forme de contrats d'affrètement.

14. En réponse, il a été rappelé que l'expression "contrat d'affrètement" avait une signification bien précise en droit maritime et qu'il n'était donc pas nécessaire d'en donner une définition. En outre, on a fait observer que l'on cherchait à exclure du domaine d'application du projet de convention tous les contrats d'affrètement; comme ces contrats se présentent sous plusieurs formes, il faudrait élaborer une définition complète du contrat d'affrètement, ce qui était difficile. De plus, on n'avait éprouvé aucune difficulté, dans diverses juridictions, à comprendre le sens des termes "contrat d'affrètement" pour appliquer la Convention de Bruxelles de 1924, bien qu'elle ne contienne pas de définition de ces termes, et les transporteurs n'avaient pas cherché à tourner ladite convention en qualifiant leurs contrats de transport de contrats d'affrètement.

15. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas définir le contrat d'affrètement.

16. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *b* du paragraphe 12 ci-dessus, il a été remarqué que l'addition des mots proposés permettrait de dissiper certaines incertitudes quant au domaine d'application du projet de convention dans certains systèmes juridiques. Après délibération, le Comité n'a pas adopté cette proposition.

17. A l'appui des propositions figurant aux alinéas *c* et *d* du paragraphe 12 ci-dessus, il a été observé que les mots "porteur du connaissement" pouvaient être compris comme désignant l'affréteur ou l'un quelconque de ses mandataires porteur d'un connaissement émis en vertu d'un contrat d'affrètement. Le texte devrait donc être modifié en vue d'empêcher une telle interprétation, ce dont les membres du Comité ont convenu dans leur ensemble. Toutefois, en ce qui concerne la proposition figurant à l'alinéa *c* du paragraphe 12 ci-dessus, il a été observé que son adoption pourrait susciter des difficultés car le sens des mots "porteur de bonne foi" n'était pas clair. Après délibération, le Comité a décidé d'ajouter les mots "si ce dernier n'est pas l'affréteur" à la fin de ce paragraphe.

18. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *e* du paragraphe 12 ci-dessus, il a été observé que les contrats portant sur une certaine quantité de marchandises ressemblaient aux contrats d'affrètement et pouvaient donc, à l'exemple de ces derniers, être exclus du domaine d'application du projet de convention. Par ailleurs, il a été indiqué que l'expression "contrats portant sur une certaine quantité de marchandises" n'avait pas un sens bien défini en droit maritime, et que son inclusion dans le projet de convention en rendrait le domaine d'application imprécis. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.

19. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"4. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur."

Additions proposées à l'article 2

20. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Il faudrait ajouter à l'article 2 un nouveau paragraphe portant le numéro 5 et libellé comme suit :

"5. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, lorsqu'il n'est pas émis de connaissement ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document établissant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur."

b) Il faudrait ajouter le paragraphe suivant, en tant que nouveau paragraphe 5 de l'article 2 :

"5. Si un contrat prévoit le transport futur d'une certaine quantité de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, chacune des expéditions faites est néanmoins, aux fins de la présente Convention, réputée régie par un contrat de transport distinct. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite en vertu d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 4 du présent article s'appliquent."

21. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 20 ci-dessus, on a fait observer qu'il serait de l'intérêt tant des chargeurs que des transporteurs de pouvoir exclure, par un accord, le transport de certaines marchandises du domaine d'application du projet de convention. Dans le cas contraire, en effet, les chargeurs auraient peine à trouver des transporteurs qui acceptent de transporter ces marchandises à des conditions raisonnables. Puisqu'en vertu du nouveau paragraphe proposé les parties ne pourraient écarter l'application du projet de convention que lorsqu'il ne serait pas émis de connaissement et puisqu'un chargeur aurait toujours le droit, en vertu du projet de convention, d'exiger du transporteur qu'il lui délivre un connaissement, le transporteur ne pourrait pas faire mauvais usage du paragraphe en question en vue de se soustraire à l'application de la Convention. On a répondu à cela que le chargeur n'aurait peut-être pas toujours les moyens d'obtenir un connaissement, ce qui pourrait inciter le transporteur à abuser du pouvoir d'écarter l'application du projet de convention que lui confère le nouveau paragraphe proposé. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.

22. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *b* du paragraphe 20 ci-dessus, il a été observé que ladite proposition visait en réalité ce que l'on appelait les "contrats cadres" qui prévoient la livraison d'une très grande quantité de marchandises par expéditions successives durant une période déterminée. Telle qu'elle se présente au paragraphe 5 de l'article 1, la définition du "contrat de transport" pourrait donner à penser qu'elle s'applique à ces contrats cadres, qui relèveraient donc du projet de convention. Toutefois, il serait souhaitable d'exclure de tels contrats, qui sont négociés par les parties sur un pied d'égalité, du domaine d'application du projet de convention, tout en y maintenant les diverses expéditions effectuées en vertu d'un contrat cadre, à moins qu'elles n'aient donné lieu à la conclusion d'un contrat d'affrètement. D'autre part, il a été indiqué que les dispositions relatives au domaine d'application du projet de convention permettaient déjà d'obtenir le résultat recherché par le nouveau paragraphe proposé. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte suivant :

"5. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article sont applicables."

Article 3

"*Article 3. — Interprétation de la Convention*

"En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité."

1. Le Comité a examiné les propositions ci-après :

a) Supprimer cet article.

b) Supprimer cet article et en reprendre la teneur dans le préambule du projet de convention.

2. A l'appui de la proposition visant à supprimer cet article, on a fait observer que cette disposition énonçait une évidence. En outre, certains pays auraient bien du mal à donner effet à cet article dans la législation nécessaire à l'application du projet de convention. A l'appui de la proposition visant à supprimer cet article mais à en reprendre l'idée dans le préambule, on a fait observer que ce paragraphe ne faisait qu'énoncer un objectif souhaité et qu'il conviendrait d'en faire état dans le préambule. En réponse à cet argument, on a dit que le fait de conserver cet article dans le corps de la Convention permettrait aux tribunaux de certains pays d'interpréter et d'appliquer le projet de convention sans se limiter à la jurisprudence nationale. Il a également été observé que la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises contenait, à l'article 7, une disposition identique[c]. Après délibération, le Comité a décidé de conserver cet article.

Article 4

Paragraphes 1 et 2

"DEUXIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

"*Article 4. — Durée de la responsabilité*

"1. "Transport de marchandises" couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port du déchargement.

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :

"*a*) En remettant les marchandises au destinataire,

"*b*) Dans les cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,

"*c*) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement."

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Il faudrait supprimer les mots "au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement" qui figurent à la fin du paragraphe 1.

b) Il faudrait ajouter le texte suivant au paragraphe 1 :

"Aux fins du présent article, les expressions "port de chargement" et "port de déchargement" s'appliquent également aux terminaux adjacents au port utilisés par le transporteur lorsqu'il exécute le transport des marchandises à destination ou en provenance d'un tel port même si le terminal n'est pas situé dans la zone portuaire."

c) Il faudrait ajouter au paragraphe 2, après l'alinéa *c*, le texte suivant :

"Lorsque les marchandises sont remises au destinataire en dehors du port de déchargement, la livraison est réputée avoir eu lieu au port de déchargement comme prévu à l'alinéa *a*."

2. A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que la suppression des mots cités dans ce paragraphe permettrait de préciser le moment où la responsabilité du transporteur a commencé et celui où elle a pris fin. Si ces mots étaient conservés, il pourrait s'avérer nécessaire dans certains cas de décider quelles étaient les limites géographiques exactes des ports de chargement et des ports de déchargement de façon à déterminer si la responsabilité du transporteur avait commencé ou si elle avait pris fin. La suppression de ces mots éliminerait également un risque de contradiction entre le paragraphe 1 et le paragraphe 2 de l'article 2 au sujet de la durée de la responsabilité. Aux termes du paragraphe 1, cette période semblait commencer au port de chargement et se terminer au port de déchargement, alors que, d'après le paragraphe 2, elle semblait commencer à partir du moment où le transporteur prenait les marchandises en charge et se terminer lorsqu'il en avait effectué la livraison. On a observé par ailleurs que la suppression de ces mots pourrait aboutir à une extension inopportune du domaine d'application du projet de convention au cas où le transporteur aurait pris les marchandises en charge ou en aurait effectué la livraison en un point situé à l'intérieur des terres. Dans ces cas-là, en effet, si les termes que l'on proposait de supprimer ne figuraient pas dans le paragraphe 1, les premiers mots du paragraphe 2 pourraient laisser entendre que la responsabilité du transporteur pour ce qui est de la partie terrestre du transport est réglementée par le projet de convention, et créer ainsi des conflits entre cette dernière et les dispositions des législations nationales ou d'autres conventions applicables aux transports terrestres. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.

3. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-dessus, on a noté que le libellé actuel du paragraphe 1 de l'article 4, d'après lequel la période de responsabilité commence au port de chargement et se termine au port de déchargement, pourrait être trop restrictif. Etant donné que les transporteurs utilisaient souvent des terminaux adjacents lorsqu'ils exécutaient le transport de marchandises à destination ou en provenance de ces ports, il était raisonnable d'appliquer le projet de convention pour déterminer la responsabilité du transporteur au cours de la période pendant laquelle les marchandises étaient sous sa garde dans ces terminaux. On a noté en réponse que dans certains cas il pourrait être difficile de déterminer si un terminal était adjacent à un port ou non, et que cela créerait une incertitude quant au domaine d'application du projet de convention. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.

4. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *c* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer qu'elle avait pour but d'empêcher un conflit à propos de la responsabilité du transporteur entre les règles du projet de convention et les règles du droit interne ou d'autres conventions de transport pendant la phase terrestre du transport lorsque les marchandises étaient remises à un destinataire à l'intérieur des terres. Par ailleurs, on a déclaré que cette proposition créait un lieu de livraison fictif, et qu'il n'était pas souhaitable d'adopter une solution fondée sur une fiction. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter cette proposition.

5. Le Comité a adopté le texte suivant :

"1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :

"*a*) En remettant les marchandises au destinataire,

"*b*) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,

"*c*) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement."

[c] A/CONF.63/15.

Paragraphe 3

"3. Dans les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des mandataires ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement."

6. Le Comité a décidé de supprimer les mots "ou des autres personnes agissant sur les instructions", ayant jugé qu'ils étaient superflus puisque ces personnes seraient soit des préposés soit des mandataires.

7. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés ou des mandataires du transporteur ou du destinataire, respectivement."

Article 5

Paragraphe 1

"*Article 5. — Règles générales*

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences."

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Ajouter les mots "ou le navire" après les mots "Le transporteur" au début de ce paragraphe.

b) Ajouter, à la fin de ce paragraphe, la phrase suivante : "ou prouve que même si ces personnes avaient pris toutes les mesures en question, l'événement et ses conséquences n'auraient pu être évités".

c) Ajouter le texte suivant au membre de phrase supplémentaire proposé à l'alinéa *b* ci-dessus :

"ou prouve que, dans les circonstances, aucune mesure ne pouvait être prise."

d) Supprimer, au début du paragraphe, le membre de phrase suivant : "Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison . . ." et la remplacer par le texte suivant : "Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison . . ."

2. A l'appui de la proposition énoncée à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que l'adjonction du texte proposé permettrait de maintenir les actions *in rem* contre les navires, prévues dans le droit de certains pays. On a également dit que le texte proposé figurait dans la disposition relative à la responsabilité contenue à l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et devrait être maintenu dans ce paragraphe. En réponse, on a fait observer que le texte proposé figure à l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 dans le contexte de l'*exclusion* de la responsabilité du navire. Si les termes employés ne créent pas de difficultés dans ce contexte, ils poseraient un problème s'ils étaient utilisés dans le contexte de l'*imposition* d'une responsabilité au navire, étant donné que les actions *in rem* contre les navires sont inconnues dans de nombreuses juridictions. On a également indiqué que le droit de saisir un navire en vertu d'une créance maritime, souvent subordonné à une action *in rem*, était déjà réglementé de manière appropriée par la Convention internationale de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer et applicable au titre de cette convention. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas accepter cette proposition.

3. A l'appui des propositions figurant aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que celles-ci avaient pour objet d'étendre les moyens de défense dont disposait le transporteur aux termes du paragraphe 1 de l'article 5. On a indiqué qu'aux termes du texte actuel définissant les moyens de défense le transporteur ne pouvait pas être exonéré de sa responsabilité même s'il prouvait que les circonstances à l'origine de la perte ou du dommage étaient telles qu'il n'avait eu ni le temps ni la possibilité de prendre quelque mesure que ce soit pour prévenir ladite perte ou ledit dommage. Par ailleurs, on a noté que dans de telles circonstances les dispositions fournissaient un moyen de défense au transporteur, étant donné que s'il ne pouvait prendre aucune mesure, on ne pouvait raisonnablement lui demander d'en prendre. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas accepter ces propositions.

4. A l'appui de la proposition exposée à l'alinéa *d* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que le membre de phrase que l'on proposait de supprimer dans ce paragraphe était libellé de manière inélégante et qu'il était trop long. Le nouveau texte proposé était plus clair, et se rapprochait davantage de la terminologie utilisée dans les dispositions correspondantes d'autres conventions relatives aux transports. Toutefois, on a noté que le Groupe de travail de la CNUDCI avait soigneusement harmonisé les textes dans les différentes langues et qu'on devrait donc les maintenir. On a également fait observer qu'étant donné que la responsabilité découlant du présent paragraphe différait de celle imposée par les dispositions correspondantes d'autres conventions relatives aux transports, il était naturel que le libellé de ce paragraphe diffère de la terminologie employée dans les dispositions correspondantes de ces conventions. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte suivant :

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Paragraphe 2

"2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu par écrit ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent."

5. Le Comité a examiné une proposition tendant à supprimer les mots "par écrit".

6. Le Comité a estimé qu'étant donné que le paragraphe 5 de l'article premier n'exigeait pas la forme écrite pour le contrat de transport, il n'était pas nécessaire de l'exiger pour l'accord exprès sur le délai de livraison visé au paragraphe 2. Le Comité a donc décidé d'y supprimer les mots "par écrit", et a adopté le texte suivant :

"2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent."

Paragraphe 3

"3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article."

7. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir le texte de ce paragraphe.

Paragraphe 4

"4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

8. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :

a) Supprimer ce paragraphe.

b) Le remplacer par le texte suivant :

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

9. On a fait observer, en faveur de la proposition tendant à supprimer ce paragraphe, qu'il n'y avait pas de justification suffisante pour faire une exception à la règle générale énoncée au paragraphe 1, qui attribuait au transporteur la charge de prouver l'absence de négligence de sa part. C'étaient les mandataires du transporteur qui étaient sur les lieux en cas d'incendie qui étaient donc les mieux informés sur la cause de l'incendie et sur les mesures prises pour l'éviter ou le combattre. Dans la plupart des cas, il était impossible au chargeur d'établir la négligence du transporteur, et la règle qu'énonçait actuellement le paragraphe 4 était donc inéquitable à l'égard du demandeur. On a fait également observer qu'aucune règle analogue attribuant au demandeur la charge de prouver la négligence du transporteur en cas de dommage résultant d'un incendie ne figurait dans d'autres conventions relatives au transport.

10. Le Comité n'a pas accepté la proposition tendant à supprimer ce paragraphe pour les raisons suivantes : *a*) pour le demandeur, cette disposition représentait un progrès par rapport à la situation découlant de la Convention de Bruxelles de 1924, selon laquelle le transporteur n'est pas responsable pour dommage résultant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou par sa faute; *b*) la personne qui avait le plus à craindre un incendie à bord du navire était le transporteur, qui subissait une lourde perte si le navire lui-même était endommagé; le transporteur prendrait donc toujours des précautions raisonnables pour éviter un incendie, même si sa responsabilité n'était pas en jeu; *c*) même s'il était difficile au demandeur de prouver la négligence du transporteur lorsqu'un incendie prenait naissance dans les cales et pouvait donc avoir été causé par les marchandises elles-mêmes, il lui serait relativement facile d'établir la négligence du transporteur si l'incendie avait son origine dans les machines ou dans les locaux de l'équipage; *d*) le libellé actuel du paragraphe 4 était le résultat d'un compromis soigneusement mis au point par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI, compromis qui réalisait un équilibre entre toutes les dispositions de l'article 5 relatives à la responsabilité, et qui devait être conservé. A ce propos, le Comité a noté que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED n'avait pas suggéré de supprimer le paragraphe 4.

11. A l'appui de la proposition tendant à remplacer le texte actuel du paragraphe 4 par le libellé figurant au paragraphe 8 *b* ci-dessus, on a avancé qu'il était en effet nécessaire de maintenir un compromis qui réalisait un équilibre entre toutes les dispositions de l'article relatives à la responsabilité, mais que le libellé proposé aboutissait à un compromis plus équitable. Selon le nouveau libellé proposé, le transporteur pourrait facilement établir les faits qu'il était tenu de prouver, et le chargeur aurait néanmoins la possibilité de mettre en cause la responsabilité du transporteur en prouvant de manière positive la négligence de ce dernier.

12. N'étant pas parvenu à un consensus en faveur du nouveau libellé proposé, le Comité a décidé, après délibération, d'adopter le texte suivant :

"4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

Paragraphe 5

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

13. Le Comité a examiné une proposition tendant à supprimer ce paragraphe.

14. A l'appui de cette proposition, on a fait observer que la responsabilité du transporteur en cas de transport d'animaux vivants était déjà convenablement réglée par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, et qu'il n'était pas nécessaire de prévoir de dispositions particulières pour ce genre de transport. En particulier, on a noté que les moyens de défense dont disposait le transporteur en vertu du paragraphe 1 de l'article 5 en cas de réclamation fondée sur la perte ou le dommage des marchandises lui suffisaient pour faire face à une réclamation analogue concernant des animaux vivants et que les moyens de défense particuliers prévus au paragraphe 5 étaient donc superflus.

15. Contre la suppression de ce paragraphe, on a fait valoir que le transport d'animaux vivants entraînait des risques particuliers de pertes ou de dommage aux animaux, et qu'il était nécessaire, dans ce cas, de prévoir des règles spéciales concernant la responsabilité du transporteur. On a noté que d'autres conventions relatives au transport prévoyaient des règles particulières de responsabilité du transporteur en cas de transport d'animaux vivants. On a également exprimé l'opinion que ce paragraphe avait été formulé par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI, après de longues délibérations, dans le cadre d'un compromis sur les dispositions de l'article 5 relatives à la responsabilité, et qu'il fallait donc le conserver.

16. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte suivant :

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

Paragraphe 6

"6. Le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer."

17. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :

a) Supprimer ce paragraphe et le remplacer par le paragraphe suivant :

"Le transporteur n'est pas responsable, sauf en cas d'avarie commune et de sauvetage, des pertes, dommages ou retards à la livraison résultant de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer."

b) Maintenir le texte sous sa forme actuelle, mais en supprimant le mot "raisonnables" qualifiant l'expression "mesures prises pour sauver des biens".

c) Ajouter les mots "ou préserver la santé" immédiatement après le mot "vies".

18. A l'appui de la proposition visée à l'alinéa *a* du paragraphe 17 ci-dessus, on a fait observer que le libellé actuel de ce paragraphe semblait libérer le transporteur de son obligation d'apporter une contribution en cas d'avaries communes ou de sauvetage lorsque le type de perte ou de dommage subi par les propriétaires des marchandises pour lesquelles le transporteur était normalement tenu à une contribution aux avaries communes ou aux frais de sauvetage résultait de "mesures prises pour sauver des vies" ou "de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer". Cette proposition

visait à bien faire ressortir que, dans ce cas, le transporteur restait tenu de contribuer pour le montant approprié aux avaries communes ou aux frais de sauvetage. Toutefois, on a exprimé l'opinion que puisque le projet de convention contenait à l'article 24 une disposition expresse relative aux avaries communes, toute proposition visant à protéger des droits qui pourraient exister contre le transporteur en matière de contribution aux avaries communes ou aux frais de sauvetage devait être examinée à la lumière de cet article. Toutefois, le Comité a décidé de substituer le mot "ou" au mot "et" entre les mots "vies" et "de mesures raisonnables", car l'intention n'était pas d'exonérer le transporteur de responsabilité uniquement dans le cas où il prenait des mesures pour sauver à la fois des vies et des biens.

19. A l'appui de la proposition visée à l'alinéa *b* du paragraphe 17 ci-dessus, on a fait observer qu'il serait difficile de déterminer si les mesures prises par un transporteur pour sauver des biens en mer étaient raisonnables ou non, ce qui créerait une incertitude quant à la question de savoir si le transporteur était responsable des conséquences de mesures prises. En outre, puisque l'exonération de responsabilité des transporteurs incitait ceux-ci à sauver des biens en mer, une incertitude quant aux limites de cette exonération pourrait avoir comme résultat regrettable de dissuader les transporteurs de tenter de sauver des biens en mer.

20. D'un autre côté, on a fait observer que le sauvetage de biens en mer n'était pas aussi important que celui des vies; s'il importait de prévoir une exonération absolue de responsabilité lorsqu'un transporteur tentait de sauver des vies, une telle exonération n'était pas nécessaire lorsque les mesures prises par le transporteur visaient à sauver des biens. En outre, il était nécessaire de faire en sorte que le transporteur soit incité à peser le pour et le contre, au moment de déterminer s'il convenait qu'il tente de sauver des biens en mer, en comparant la valeur des biens qui pourraient être sauvés et le préjudice qu'une telle tentative pourrait causer aux chargeurs ou aux destinataires; le mot "raisonnables" permettait d'atteindre ce résultat. Si ce mot était supprimé, le transporteur pourrait sans engager sa responsabilité prendre des mesures pour sauver des biens de faible valeur tout en causant par là même un préjudice important aux chargeurs et aux destinataires. Après avoir examiné les arguments énoncés aux paragraphes 19 et 20 ci-dessus, le Comité a décidé de maintenir le mot "raisonnables".

21. A l'appui de la proposition visée à l'alinéa *c* du paragraphe 17 ci-dessus, on a fait observer que le transporteur devrait être complètement exonéré de responsabilité pour les pertes ou dommages causés par les mesures prises pour préserver la santé d'une personne, et ce afin d'inciter les transporteurs à agir en ce sens. En réponse à cet argument, on a fait observer que si les mesures visant à préserver la santé visaient également à sauver des vies le transporteur serait protégé en vertu du paragraphe 6 dans son libellé actuel. Toutefois, si les mesures en question étaient prises alors qu'il n'existait aucun danger de mort, les motifs n'étaient pas suffisants pour une exonération de responsabilité. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

22. Le Comité a adopté le texte suivant :

"6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer."

Paragraphe 7

"7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence."

23. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :

a) Supprimer ce paragraphe;

b) Remplacer au début du paragraphe les mots "lorsqu'une faute ou négligence . . ." par les mots "lorsqu'une faute ou négligence . . . réelle ou présumée en vertu du présent article";

c) Remanier le libellé de ce paragraphe de façon qu'il se lise comme suit :

"7. Lorsque le dommage résulte du concours de la faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires et d'un fait qu'il n'a pu éviter et aux conséquences desquelles il n'a pu obvier, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du dommage imputable à cette faute ou négligence, s'il établit la part du dommage qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence."

d) Remplacer dans le texte anglais le mot "*concurs*" par le mot "*contributes*" ou le mot "*combines*";

e) Remplacer dans le texte anglais l'expression "*bears the burden of proving*" par le mot "*proves*".

24. A l'appui de la proposition énoncée à l'alinéa *a* du paragraphe 23 ci-dessus, on a fait observer que la règle posée au paragraphe 7 de l'article 5 était incompatible avec les règles applicables en vertu de certaines législations dans les circonstances visées audit paragraphe 7. En effet, dans certaines législations, la responsabilité du transporteur, de ses préposés ou mandataires, et celle de l'autre personne dont la conduite concourait à causer le préjudice étaient conjointes et solidaires et non pas proportionnelles comme le prévoyait ce paragraphe. On a également fait observer qu'une responsabilité conjointe et solidaire servait les intérêts du demandeur, puisque celui-ci pouvait recouvrer le montant total de l'indemnité auprès du transporteur. En revanche, en vertu de la règle posée dans ce paragraphe, le demandeur devrait engager des poursuites contre une personne autre que le transporteur pour se faire dédommager d'une partie du préjudice subi et il pourrait lui être difficile d'exercer une action contre ladite personne ou d'obtenir d'elle des dommages-intérêts.

25. Toutefois, on a exprimé l'opinion que la règle posée dans ce paragraphe était raisonnable, car il serait injuste de rendre le transporteur responsable de toute partie de la perte, du dommage ou du retard dans la livraison qui, comme l'aurait prouvé le transporteur, ne serait pas imputable à une faute ou à une négligence de sa part. On a également fait observer que la règle posée dans ce paragraphe existait également dans d'autres conventions, par exemple au paragraphe 5 de l'article 17 de la Convention CMR et à l'article 4 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage (Bruxelles, 1910). Après délibération, le Comité a décidé de ne pas modifier ce paragraphe quant au fond.

26. A l'appui de la proposition énoncée à l'alinéa *b* du paragraphe 23 ci-dessus, on a fait observer qu'elle visait à établir clairement que la règle posée au paragraphe 7 ne s'appliquait pas uniquement lorsque la faute ou la négligence du transporteur avait été positivement établie, mais également lorsque la faute ou la négligence était présumée conformément au paragraphe 1 de l'article 5. En revanche, d'autres délégations ont estimé qu'une telle précision n'était pas nécessaire. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

27. Le Comité a examiné la proposition énoncée à l'alinéa *c* du paragraphe 23 ci-dessus, mais a décidé, après délibération, de ne pas l'adopter.

28. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter les deux propositions de caractère rédactionnel énoncées aux alinéas *d* et *e* du paragraphe 23 ci-dessus et a adopté le texte suivant :

"7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence."

Adjonction proposée à l'article 5

29. Le Comité a examiné une proposition tendant à ajouter à l'article 5 le paragraphe indiqué ci-après en tant que nouveau paragraphe 4, et à renuméroter les paragraphes 4 à 7 qui deviendraient paragraphes 5 à 8. Il était proposé que ce paragraphe soit mis entre crochets de manière à indiquer qu'il n'avait pas été adopté de manière définitive par la Commission, mais qu'il était soumis pour

examen à la conférence diplomatique qui serait convoquée pour examiner le texte du projet de convention.

["4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, le transporteur n'est pas responsable du préjudice découlant ou résultant d'un acte, d'une négligence ou d'une faute nautique du capitaine, d'autres membres de l'équipage ou du pilote[d]."]

30. A l'appui de cette proposition, on a fait valoir qu'elle ne visait à conserver au transporteur un moyen de défense qu'en cas de négligence ou de faute nautique. L'exception dont dispose le transporteur selon l'article 4, 2), *a*, de la Convention de Bruxelles de 1924 pour négligence ou faute dans l'administration du navire serait supprimée. On a fait observer que la suppression de l'exception pour négligence ou faute de navigation aurait des conséquences préjudiciables pour les chargeurs. Par suite du transfert des risques qui s'ensuivrait, le transporteur serait dans l'obligation de contracter une assurance-responsabilité plus élevée pour faire face à l'augmentation de sa responsabilité. Cet accroissement des charges du transporteur serait répercuté sur le chargeur sous forme de taux de fret plus élevés. Comme l'assurance-responsabilité était plus coûteuse que l'assurance sur facultés, les chargeurs ne bénéficieraient pas d'une diminution correspondante des frais d'assurance des marchandises qu'ils auraient à contracter. En outre, il était plus commode pour les chargeurs d'assurer directement les marchandises chez des assureurs de leur choix, auprès desquels ils pouvaient se faire rembourser directement, que d'être couverts indirectement par l'assurance-responsabilité contractée par les transporteurs. On a également attiré l'attention sur la résolution 9 (VII) adoptée par la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la CNUCED à sa septième session dans laquelle la Commission a approuvé la conclusion que "le maintien du système actuel d'assurance sur facultés est indispensable, qu'on ne peut abandonner ce système et que toute modification radicale de la répartition des risques qui consisterait à substituer la responsabilité du transporteur à l'assurance de la marchandise serait particulièrement préjudiciable aux intérêts des pays en développement". On a également noté que puisqu'une erreur de navigation mettait en danger le navire, le transporteur aurait tout intérêt à prévenir une telle faute même si l'exception était supprimée et s'il n'encourait pas de responsabilité à l'égard du chargeur pour les pertes causées par une telle faute. On a en outre fait observer que les risques de la navigation maritime n'avaient pas diminué récemment de manière sensible et qu'il était donc justifié de conserver l'exception.

31. En sens contraire, on a fait observer qu'il n'existait pas de renseignements sur la base desquels il était possible de conclure que les coûts de transport augmenteraient par suite de la modification dans la répartition des risques qui se produiraient si l'exception était exclue. Même s'il devait y avoir accroissement des coûts, on a estimé que celui-ci serait minime. On a en outre fait observer que l'avis de la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la CNUCED cité plus haut visait une modification "radicale" consistant à remplacer l'assurance de la marchandise par la responsabilité du transporteur. Dans le contexte de l'étude établie par le secrétariat de la CNUCED (TD/B/C.3/120) à laquelle se réfère la résolution, une modification "radicale" signifiait le passage du système de la responsabilité fondé sur la faute à un régime de responsabilité absolue et au système du connaissement assuré. Le changement résultant de la suppression de l'exception pour faute de navigation ne pouvait donc pas être considéré comme "radical". On a en outre fait observer que les instruments modernes de navigation avaient presque éliminé les périls de la navigation maritime et que cette exception était devenue un anachronisme. On a également noté que l'exclusion de l'exception pour faute de navigation faisait partie du compromis visant à créer un équilibre acceptable dans le cadre des dispositions sur la responsabilité de l'article 5 et que cette exclusion devait donc être maintenue.

32. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas accepter cette proposition.

[d] Cette proposition a été présentée par les délégations de la République fédérale d'Allemagne, du Japon, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

33. Le représentant de l'URSS a déclaré qu'il n'acceptait pas cette décision du Comité et a réservé sa position sur la question de la "faute de navigation".

Article 6

"*Article 6. — Limites de la responsabilité*

"*Variante A*

"1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

"*Variante B*

"1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

"*b*) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le [double du] fret.

"*c*) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

"*Variante C*

"1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

"2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

"*a*) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

"*b*) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

"*Variante D*

"1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

"*b*) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas :

"*Sous-variante X* : le [double du] fret;

"*Sous-variante Y* : Une somme équivalant à (x-y)[a] francs par colis ou par unité de chargement ou (x-y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

"*c*) En aucun cas le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du

présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

"2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

"*a*) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

"*b*) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

"*Variante E*

"1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

"*b*) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le [double du] fret.

"*c*) En aucun cas le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

"2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, la limitation par colis ou par unité de chargement ne s'applique pas.

"*Les paragraphes ci-après s'appliquent à toutes les variantes :*

"Par franc il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

"La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 3 du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention."

"[a] Etant entendu que (x-y) représentent des limites de responsabilité inférieures à celles prévues à l'alinéa *a* du paragraphe 1."

1. A propos de cet article, le Comité a étudié les questions ci-après :

a) La limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur doit-elle être formulée en fonction du seul critère du poids des marchandises, ou en fonction du double critère du poids et du nombre de colis ou unités de chargement ?

b) La limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison doit-elle être exprimée en fonction du même critère que celui qui doit servir à déterminer la limite de responsabilité pour le préjudice résultant d'un fait du transporteur autre que le retard à la livraison, ou en fonction d'un critère différent ?

c) Doit-on conserver le "franc or" comme unité de compte aux fins du calcul de la limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur ?

d) L'article doit-il comprendre une disposition en vertu de laquelle la limite de responsabilité qui y est établie pourrait être modifiée par une déclaration du chargeur concernant la valeur des marchandises ?

e) L'article doit-il contenir une disposition spéciale régissant la limite pécuniaire de la responsabilité lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises ?

Critère unique ou double critère

2. En ce qui concerne la question mentionnée à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ci-dessus, il a été dit qu'il serait préférable de formuler la limite pécuniaire de la responsabilité en fonction du seul critère du poids. Ce critère était facile à appliquer dans la pratique. De plus, il avait été adopté dans d'autres conventions de transport, à savoir la Convention du CIM[e], la Convention CMR[f] et la Convention de Varsovie[g] et son application dans le cadre de ces conventions n'avait donné lieu à aucun problème. La principale objection à l'adoption de ce critère était que son application dans le cas d'une marchandise de faible poids mais de valeur aurait pour résultat que le demandeur n'obtiendrait pas une indemnisation suffisante. Mais on pouvait surmonter cette difficulté par les moyens suivants :

a) En assurant les marchandises pour leur valeur réelle; ou

b) En fixant un montant minimum que le transporteur devrait verser, même si le montant payable par lui en application de la règle normale de limitation de responsabilité était inférieur à ce minimum. A cette fin, on a proposé la disposition suivante :

"La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à [3] *unités de compte* [(30) francs] par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, mais la limite ne sera en aucun cas *inférieure à* [1 000] *unités de compte* [10 000 francs][h]."

c) En ajoutant une disposition en vertu de laquelle le chargeur pourrait écarter la limitation de responsabilité prévue par la Convention en déclarant la valeur des marchandises dans un connaissement ou un autre document de transport.

A l'appui de la proposition considérée, on a également fait valoir que le critère utilisé pour le calcul du fret était le poids des marchandises, un fret plus élevé étant demandé pour les marchandises plus lourdes. Puisque des marchandises d'un faible poids donnaient lieu à la perception d'un fret peu élevé, il était normal que les limites pécuniaires de la responsabilité du transporteur pour ces marchandises soient aussi fixées à un niveau peu élevé. On a également fait valoir que l'expression "colis ou unité" utilisée à l'article 4, 5) de la Convention de Bruxelles de 1924 avait donné lieu à des interprétations différentes selon les juridictions, et que le maintien de cette expression ou d'une expression analogue irait à l'encontre de l'unification du droit.

3. En sens contraire, on a fait remarquer que l'adoption du double critère du poids et du nombre de colis ou d'unités de chargement était plus équitable du point de vue du demandeur. Elle permettait à ce dernier d'obtenir une indemnité suffisante dans le cas d'un chargement de faible poids mais de grande valeur. En outre, le double critère offrait au demandeur la possibilité d'invoquer celui qui lui permettait d'obtenir une indemnité plus élevée. Le double critère avait été adopté à l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968[i] comme un compromis acceptable et devait être maintenu.

4. Après délibération, le Comité a exprimé sa préférence pour une disposition fixant les limites pécuniaires de la responsabilité en fonction du double critère du poids et du nombre de colis ou autres unités de chargement. Toutefois, compte tenu du fait qu'au cours des débats le critère unique du poids des marchandises a recueilli un

[e] Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, Berne, 25 octobre 1962. Cette convention sera ci-après dénommée la Convention CIM.

[f] Convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route, Genève, 19 mai 1956. Cette convention sera ci-après dénommée la Convention CMR.

[g] Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Varsovie, 12 octobre 1929. Cette convention sera ci-après dénommée la Convention de Varsovie de 1929.

[h] Les chiffres entre crochets sont donnés à titre d'exemple.

[i] Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles, le 25 août 1924. Bruxelles, le 23 février 1968. Cet instrument sera dénommé ci-après le Protocole de Bruxelles de 1968.

appui considérable, le Comité a été d'avis qu'il faudrait inclure dans le projet de convention qui serait soumis à une conférence de plénipotentiaires une variante où la limite de la responsabilité serait fixée en fonction du poids des marchandises.

Critères à appliquer en cas de retard

5. En ce qui concerne la question mentionnée à l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer qu'il existait plusieurs considérations qui jouaient en faveur de l'adoption d'un critère différent pour établir les limites de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison et notamment pour exprimer ces limites en fonction du fret payable pour le transport des marchandises livrées tardivement. Il a été noté qu'en général le préjudice causé par le retard à la livraison, par opposition au préjudice imputable à un autre fait du transporteur, n'était pas couvert par l'assurance maritime de marchandises. Le chargeur ou le destinataire ayant subi un préjudice de ce type devrait adresser sa réclamation au transporteur et non pas à un assureur. Il n'était par conséquent pas déraisonnable d'adopter une règle différente pour établir les limites de la responsabilité en cas de retard, et d'exprimer ces dernières en fonction du fret. On a également émis l'avis que l'un des facteurs pris en considération pour calculer le montant du fret était la durée estimative du transport. Si cette durée se prolongeait et aboutissait à un retard à la livraison, il était logique de lier l'indemnité payable par le transporteur au montant du fret. L'attention a été également attirée sur le fait que le paragraphe 3 de l'article 5 du projet de convention autorisait la personne ayant droit aux marchandises à les considérer comme perdues lorsque le retard à la livraison excède 60 jours; l'indemnité devrait alors être par conséquent calculée sur la base de la perte totale des marchandises. Il a donc été suggéré que si le retard à la livraison était inférieur à 60 jours il était normal que l'indemnité soit calculée sur la base d'un critère différent. On a aussi fait observer que, dans certaines juridictions, le transporteur n'était souvent pas tenu pour responsable du retard, et que le fait d'engager sa responsabilité dans ce cas représentait pour lui une charge nouvelle et onéreuse. Il était par conséquent juste que sa responsabilité soit plus limitée dans ce cas que dans le cas de perte ou de dommage imputable à d'autres raisons que le retard à la livraison, et la limitation calculée sur la base du fret était une solution raisonnable.

6. En sens contraire, on a fait observer que le retard à la livraison et la perte ou le dommage aux marchandises avaient pour le destinataire des conséquences identiques, en ce sens qu'il subissait dans les deux cas une perte économique. Les pertes économiques dues au retard à la livraison pouvaient être aussi graves que celles dues à d'autres raisons. On a fait aussi remarquer que si les pertes dues à un retard à la livraison n'étaient pas couvertes par l'assurance sur facultés et ne pouvaient être remboursées que par le transporteur, il était normal de fixer une limite à la responsabilité du transporteur qui permettrait au chargeur d'être totalement indemnisé, ce qui ne serait pas le cas si la limite était calculée en fonction du fret. On a également émis l'avis que les propositions visant à limiter l'indemnité payable par le transporteur au montant du fret étaient liées à l'idée que le fret constituait un critère d'évaluation équitable des frais encourus par le transporteur pour transporter des marchandises et reflétaient le principe que le transporteur ne devait pas être tenu pour responsable au-delà du montant de ces frais. Toutefois, les frais encourus par le chargeur à la suite d'un retard à la livraison n'étaient pas liés au fret et du point de vue du chargeur rien ne justifiait la limitation de l'indemnité à laquelle il avait droit au montant du fret.

7. Après délibération, le Comité a décidé d'établir les limites de la responsabilité pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison en fonction d'un critère différent de celui qui avait été retenu pour établir les limites de la responsabilité dans le cas d'une perte ou d'un dommage résultant de tout autre fait du transporteur. Le Comité a également décidé d'exprimer le montant de la limite de responsabilité en cas de retard en fonction du fret.

Unité de compte

8. Au début du débat sur la question énoncée à l'alinéa *c* du paragraphe 1 ci-dessus, le Comité a examiné une déclaration de l'observateur du Fonds monétaire international relative à la nature du droit de tirage spécial du Fonds monétaire international, et à la possibilité de l'utiliser comme unité de compte aux fins de l'article 6 du projet de convention.

9. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Conserver le "franc or" dans le projet de convention comme unité de compte aux fins de l'article 6, mais renvoyer la question du choix définitif de l'unité de compte à la conférence diplomatique qui examinera le projet de convention.

b) Remplacer le "franc or" par le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international comme unité de compte aux fins de l'article 6.

c) Adopter aux fins de l'article 6 la solution figurant à l'article VII du Protocole de Montreal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie[1], en vertu duquel les Etats membres du Fonds monétaire international ont adopté le droit de tirage spécial comme unité de compte, alors que les Etats non membres du Fonds monétaire international ont adopté une unité de compte basée sur l'or.

10. Il a été largement reconnu que l'or ne constituait pas une base acceptable pour une unité de compte en raison des fluctuations courantes du prix de l'or et parce que les taux de conversion des valeurs or en monnaies nationales n'étaient souvent pas fixés. Le Comité a cependant remarqué que le remplacement du "franc or" par le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international entraînerait des difficultés pour les Etats qui n'étaient pas membres du Fonds. En ce qui concerne la proposition visant à adopter la solution figurant à l'article VII du Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie, il a été déclaré que cette solution n'était pas satisfaisante dans la mesure où il n'y aurait pas d'unité de compte uniforme.

11. Après avoir examiné les variantes, le Comité a décidé de ne pas conserver le "franc or" comme unité de compte aux fins de l'article 6, et de laisser à la conférence diplomatique le soin de déterminer l'unité de compte lorsqu'elle examinerait le projet de convention.

Déclaration de la valeur des marchandises

12. En ce qui concerne la question exposée à l'alinéa *d* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait remarquer que le fait que l'article 6 ne comprenne pas de disposition en vertu de laquelle la limite de responsabilité pécuniaire qui y est établie pourrait être modifiée par une déclaration du chargeur concernant la valeur des marchandises rendrait l'article nul dans certaines juridictions où il serait déclaré contraire à l'ordre public. On a remarqué que le paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 renfermait une disposition en vertu de laquelle un chargeur pouvait exclure l'application des dispositions concernant la limite de responsabilité pécuniaire en déclarant la valeur des marchandises, et qu'il faudrait ajouter une disposition semblable à l'article 6.

13. On a fait remarquer par ailleurs que la proposition ci-dessus pouvait être interprétée de deux façons différentes :

a) En déclarant la valeur des marchandises, le chargeur aurait la possibilité d'exclure unilatéralement l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire fixée par l'article;

b) La limite de la responsabilité pécuniaire ne serait modifiée qu'avec l'accord du transporteur une fois la valeur des marchandises déclarée.

A l'appui de l'interprétation figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 13 ci-dessus, on a fait remarquer que cette proposition serait sans objet si le transporteur était libre de refuser d'accepter une limite plus élevée de la responsabilité pécuniaire une fois la valeur des marchandises déclarée. En revanche, on a fait remarquer que, dans le cas d'une déclaration de la valeur effectuée conformément au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924, le chargeur et le transporteur seraient en fait d'accord pour modifier les limites de la responsabilité pécuniaire une fois la valeur des marchandises déclarée. En effet, dans la plupart des cas, le transporteur

[1] Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

fixerait un fret plus élevé pour transporter des marchandises dont la valeur serait déclarée. Si ce fret plus élevé était accepté par le chargeur, il y aurait en fait un accord aux termes duquel la limite de la responsabilité pécuniaire serait annulée par le transporteur en échange du paiement d'un fret plus élevé par le chargeur.

14. On a également fait remarquer qu'il n'était ni utile ni souhaitable d'ajouter à l'article 6 une disposition particulière qui permettrait aux parties de modifier la limite de la responsabilité pécuniaire d'un commun accord si le chargeur déclarait la valeur des marchandises. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 23, un transporteur peut augmenter ses obligations, et l'exclusion de l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire correspondrait à une augmentation des obligations du transporteur. L'insertion d'une disposition particulière à l'article 6 permettant aux parties d'exclure l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire si le chargeur déclarait la valeur des marchandises pourrait donner l'impression qu'il s'agissait là de la seule méthode acceptable pour exclure l'application de la limite pécuniaire, alors qu'on pourrait envisager d'autres circonstances dans lesquelles cette limite pourrait être supprimée pour des raisons valables, aux termes du paragraphe 2 de l'article 23. En revanche, on a fait remarquer que l'interprétation suivant laquelle le paragraphe 2 de l'article 23 permettait d'exclure l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire n'apparaissait pas immédiatement à la lecture de ce paragraphe. Il serait donc utile d'insérer dans l'article 6 une disposition particulière aux termes de laquelle les parties pourraient exclure l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire.

15. Après délibération, le Comité a décidé :

a) D'adopter une disposition permettant au chargeur et au transporteur d'exclure d'un commun accord l'application des dispositions concernant la limite de la responsabilité pécuniaire spécifiée à l'article 6;

b) D'insérer cette disposition à l'article 6.

Dispositions particulières concernant les marchandises unitarisées

16. En ce qui concerne la question énoncée à l'alinéa *e* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait remarquer qu'il n'était pas souhaitable d'inclure dans l'article des dispositions particulières concernant les marchandises unitarisées, comme celles qui figurent au paragraphe 2 de la variante C, au paragraphe 2 de la variante D et au paragraphe 2 de la variante E, car ces dispositions allaient à l'encontre de la modernisation du transport par conteneurs. Toutefois, il a été largement reconnu que si le double critère de poids et "colis ou unités" était adopté, aux fins d'établir les limites de la responsabilité pécuniaire, il faudrait prévoir des dispositions particulières concernant la limite de la responsabilité pécuniaire dans le cas de marchandises unitarisées, à savoir lorsque les marchandises étaient groupées dans un conteneur, une palette ou tout engin similaire.

17. On a également fait remarquer que le libellé de la disposition fixant la limite de la responsabilité pécuniaire dans le cas de marchandises unitarisées à l'alinéa *a* du paragraphe 2 des variantes C et D n'était pas assez clair, car il ne précisait pas si une énumération par le chargeur des colis ou unités contenus dans un engin de transport permettrait de déterminer la limite de la responsabilité pécuniaire même si le transporteur contestait cette énumération. On a fait remarquer néanmoins que cette énumération, si elle était effectuée par le chargeur, se ferait conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15 du projet de convention et que si le transporteur contestait cette énumération, il pourrait immédiatement faire une réserve conformément aux dispositions de l'article 16.

18. Après délibération, le Comité a décidé de faire figurer dans cet article une disposition identique à celle de l'alinéa *a* du paragraphe 2 des variantes C et D de l'article 6.

19. Le Comité a adopté le texte suivant :

"*Article 6. — Limites de la responsabilité*

"1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) unités de compte par colis ou par unité de chargement ou (. . .) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

"*b*) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le [. . .][1] fret [payable pour les marchandises ayant subi le retard] [payable en vertu du contrat de transport].

"*c*) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

"2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

"*a*) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

"*b*) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

"3. Par unité de compte, on entend . . .[2].

"4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

"*B. — Variante de l'article 6 :*
Limites de la responsabilité[3]

"1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

"2. Par unité de compte, on entend . . .[4].

"3. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1."

[1] La question de savoir si la limite doit être le fret ou un multiple du fret devra être tranchée à la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

[2] L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

[3] Si la responsabilité pour retard à la livraison devait, aux termes de cette variante, être soumise à une limite de responsabilité spéciale, le paragraphe 1 de cette variante pourrait être complété par les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 du texte de base indiqué ci-dessus pour l'article 6. Il faudrait alors retoucher le libellé du paragraphe 1 de la variante.

[4] L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention."

Article 7

Paragraphe 1

"*Article 7. — Recours judiciaires*

"1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extracontractuelle."

1. Le Comité a examiné une proposition visant à ajouter les mots "ou autrement" à la fin de ce paragraphe.

2. A l'appui de cette proposition, on a fait valoir que selon certains systèmes juridiques une action dirigée contre un transporteur pouvait être fondée non seulement sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle, mais également sur d'autres formes de responsabilité, par exemple la responsabilité quasi contractuelle. Il était donc souhaitable d'étendre la portée de ce paragraphe pour y inclure les actions fondées sur d'autres types de responsabilité. A ce propos, on a également fait observer que, dans le texte anglais, le titre de l'article 7 "*Actions in Tort*" n'était pas approprié.

3. Après délibération, le Comité a décidé :

a) Que les mots "*founded in contract or in tort*" figurant à la fin du paragraphe de la version anglaise seraient remplacés par les mots "*founded in contract, in tort or otherwise*", et que les mots "sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extracontractuelle" dans la version française seraient remplacés par les mots "sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement"; et

b) Que le titre anglais de l'article serait remplacé par : "*Application to non-contractual claims*", le titre restant le même dans la version française.

4. Le Comité a adopté le texte suivant :

"1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extracontractuelle."

Paragraphe 2

"2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention."

5. La Commission a examiné une proposition tendant à remplacer les mots "un préposé ou mandataire du transporteur" par les termes "les préposés, les mandataires ou d'autres personnes agissant sur les instructions du transporteur".

6. A l'appui de cette proposition, on a fait valoir que les mots "les préposés, les mandataires ou d'autres personnes agissant sur les instructions du transporteur" figurent au paragraphe 3 de l'article 4 du projet de convention. Aux termes dudit paragraphe, la durée de la responsabilité du transporteur telle qu'elle est définie aux paragraphes 1 et 2 du même article inclut la période pendant laquelle les marchandises transportées sont sous la garde non seulement du transporteur lui-même, mais encore de ses préposés, de ses mandataires ou d'autres personnes agissant sur ses instructions. On a fait remarquer que toutes ces personnes devraient être autorisées à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur pouvait invoquer en vertu de la Convention, et que la modification proposée permettrait de réaliser cet objectif.

7. Après délibération, la Commission a rejeté cette proposition en faisant valoir que :

a) Il n'y avait aucune raison pour que les personnes ayant la garde de marchandises pendant que le transporteur en a la responsabilité soient automatiquement habilitées à se prévaloir des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que celui-ci;

b) La modification proposée élargirait indûment le nombre des personnes qui pourraient se prévaloir des mêmes exonérations et limitations que le transporteur, en y incluant notamment les agents indépendants.

8. Le Comité a décidé de conserver le libellé actuel de ce paragraphe.

Paragraphe 3

"3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention."

9. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention."

Article 8

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

"Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. Le préposé ou mandataire du transporteur ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en ce qui concerne les dommages résultant d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou ce mandataire a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement."

1. Le Comité a examiné des propositions tendant à :

a) Modifier cet article de façon à ce que le transporteur, outre les cas où il est déchu du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la première phrase de ce même article, ne puisse pas non plus se prévaloir de ce droit lorsque les dommages résultent d'un acte ou d'une omission commis par un préposé ou un mandataire du transporteur agissant dans l'exercice de ses fonctions soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement, comme il est spécifié dans cet article.

b) Supprimer le membre de phrase "soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement".

c) Remplacer systématiquement le mot "dommages" par les termes "perte, dommage ou retard".

2. A l'appui de la proposition exposée à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait valoir que l'article ainsi modifié créerait une situation plus équitable pour le chargeur. Dans la plupart des cas, les transporteurs ne sont pas des particuliers mais des sociétés, lesquelles agissent toujours par l'intermédiaire de préposés et de mandataires. Or, si le transporteur ne perdait son droit de limiter sa responsabilité que dans les cas où les dommages résultent d'actes ou d'omissions qu'il a commis personnellement, il ne perdrait en fait que rarement la possibilité de se prévaloir de ce droit. Si, en vertu de la deuxième phrase de l'article 8, les préposés ou mandataires du transporteur ne pouvaient se prévaloir de la limitation de responsabilité lorsqu'ils agissaient avec l'intention de provoquer des dommages ou témérairement, comme il était spécifié dans cet article, il serait cependant très difficile au chargeur de savoir exactement quel est le préposé ou le mandataire du transporteur qui a causé les dommages; il serait donc malaisé d'obtenir des dommages-intérêts qui ne soient pas soumis à une limitation pécuniaire à l'issue d'une action contre un préposé ou un mandataire du transporteur. En outre, il était plus avantageux pour le chargeur de poursuivre le transporteur plutôt que ces préposés ou mandataires, car il était plus probable que celui-ci disposerait des fonds nécessaires pour verser les dommages-intérêts auxquels il pourrait être condamné. On a également fait observer qu'en adoptant cette proposition on harmoniserait les dispositions de l'article 8 avec les dispositions relatives à l'exclusion des limites de responsabilité du transporteur figurant à l'article 29 de la Convention CMR et à l'article 25 de la Convention de Varsovie de 1929, modifiée par le Protocole de La Haye de 1955[k].

3. En sens contraire, on a fait remarquer qu'il y avait plusieurs raisons de conserver aux dispositions actuelles de l'article 8 leur caractère limitatif. Le montant auquel la responsabilité du transporteur est limitée était l'un des principaux facteurs pris en considération lors du calcul des primes d'assurance-responsabilité

[k] Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929. La Haye, 28 septembre 1955.

payables par le transporteur. S'il était certain que la limite pécuniaire fixée ne risquait pas d'être dépassée, il devenait plus facile de calculer les barèmes d'assurances et d'abaisser les primes, ce qui réduisait d'autant le coût des transports. Si l'on adoptait la proposition, on multiplierait les cas où le transporteur pourrait être déchu du droit de limiter sa responsabilité notamment en cas de vol commis par ses préposés ou mandataires. On a également fait remarquer que, si la proposition était adoptée, le transporteur serait obligé de s'assurer contre les risques nouveaux qui lui étaient transférés et qui étaient jusqu'alors supportés par le chargeur et couverts par l'assurance sur facultés contractée par celui-ci. L'assurance-responsabilité étant plus onéreuse que l'assurance des marchandises, cela provoquerait une augmentation des frais de transports. On a également fait remarquer que cette proposition risquait d'entraîner un accroissement peu souhaitable du contentieux judiciaire du fait que les chargeurs chercheraient souvent à obtenir des transporteurs une indemnisation illimitée en s'efforçant de prouver que les préposés ou les mandataires du transporteur ont commis des actes ou des omissions soit avec l'intention de provoquer des dommages soit témérairement comme il est spécifié dans l'article 8. En outre, on a noté que la proposition permettrait peut-être d'harmoniser les dispositions de cet article avec les dispositions correspondantes de certaines conventions relatives aux transports, mais que l'actuel libellé de l'article 8 correspondait à celui de l'article 13 de la Convention d'Athènes de 1974, tandis que l'alinéa 2 de l'article 24 du Protocole de Guatemala[1] était encore plus restrictif dans le sens qu'il fixait des limites qui ne pouvaient être dépassées quelles que soient les circonstances ayant donné naissance à la responsabilité.

4. En réponse à l'argument selon lequel les transporteurs se verraient très rarement déchus du droit de limiter leur responsabilité du fait qu'il leur était difficile d'établir qu'un acte ou une omission était personnellement imputable à une société de transports, on a proposé d'insérer la nouvelle phrase ci-après entre la première et la deuxième phrase de l'article 8 :

"Aux fins du présent article, le terme "transporteur" s'entend également de tout administrateur, directeur ou autre personne appartenant à la direction de l'entreprise du transporteur et investi par ce dernier d'un pouvoir de décision, sous réserve que l'intéressé n'ait pas excédé ses pouvoirs."

5. A l'appui de la proposition visée à l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que le terme "témérairement" que l'on suggérait de supprimer pouvait, dans certains systèmes juridiques, être interprété au sens de "par négligence". Comme aux termes de l'article 5, la responsabilité du transporteur était fondée sur la négligence, le transporteur pourrait, dans la pratique, se voir privé de toute limitation de responsabilité dans tous les cas où cette responsabilité serait mise en cause. Les mots "et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement" devaient être supprimés car ils risquaient aussi de priver le transporteur de son droit d'invoquer les limites de sa responsabilité dans de nombreux cas, car il lui serait extrêmement difficile de prouver qu'il ne pouvait prévoir les dommages. Par ailleurs, on a fait valoir que la "témérité" était une notion nettement différente de la "négligence" et qu'il convenait donc de la maintenir. Le Comité a également examiné des propositions tendant à ce que la phrase que l'on voulait supprimer soit remplacée par une référence à la "négligence grave" ou au "dol".

6. En ce qui concerne la proposition visée à l'alinéa *c* du paragraphe 1 ci-dessus, il y a eu accord général pour que le mot "dommages", chaque fois qu'il apparaissait dans l'article, soit remplacé par les termes "perte, dommage ou retard".

7. Après délibération, le Comité a approuvé le texte ci-après, qui représente un compromis entre les opinions de ceux qui pensent qu'il convient de ne prévoir aucune exception à l'application des dispositions de la convention relatives aux limites et les partisans d'une responsabilité illimitée du transporteur dans les cas où il y a eu acte ou omission d'un préposé ou d'un mandataire commis avec l'intention de provoquer la perte, les dommages ou le retard ou témérairement :

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

"1. Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement, qu'il s'agisse d'un acte ou d'une omission :

"*a*) Du transporteur lui-même;

"*b*) D'un employé du transporteur, autre que le capitaine et les membres de l'équipage, assumant, dans l'exercice de ses attributions, des fonctions de commandement pour la phase du transport au cours de laquelle cet acte ou cette omission a été commis; ou

"*c*) D'un employé du transporteur, y compris le capitaine ou un membre de l'équipage, alors qu'il manipulait les marchandises ou s'en occupait dans l'exercice de ses attributions.

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard résultant d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement."

8. Les représentants du Japon, de la Pologne et de la République fédérale d'Allemagne se sont déclarés opposés au texte de l'article 8 tel qu'il est reproduit ci-dessus et ont réservé leur position. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne a exprimé l'opinion que l'article devait clairement spécifier qui étaient les préposés ou mandataires des transporteurs visés dans les diverses dispositions de l'article 8 et a déclaré que l'article 8, sous sa forme actuelle, risquait d'être une source de litiges.

Article 9

Paragraphe 1

"*Article 9. — Marchandises en pontée*

"1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce ou aux règlements en vigueur."

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Supprimer les mots "aux usages particuliers à ce commerce";

b) Compléter l'expression "ou aux règlements en vigueur" par une référence au système juridique auquel ces règlements se rattachent;

c) Modifier le paragraphe de manière que, dans tous les cas où les marchandises sont transportées en pontée conformément à ce paragraphe, le transporteur soit tenu de mentionner ce fait sur le connaissement ou dans tout autre document constatant le contrat de transport.

2. A l'appui de la proposition visée au paragraphe 1, *a*, ci-dessus, on a fait observer que le sens du terme "usages" n'était pas clair. Il serait donc difficile d'établir si un transporteur était autorisé ou non à transporter les marchandises en pontée, conformément à des usages. Il n'était pas nécessaire de maintenir ces mots pour sauvegarder les usages relatifs à l'arrimage des conteneurs, car la plupart des connaissements ou autres documents de transport émis en cas de transport par conteneur prévoyaient expressément la possibilité de transporter les conteneurs en pontée. Contre la proposition, on a fait valoir que le sens du terme "usages" était clair dans le domaine du transport maritime et qu'il existait en fait des usages bien établis pour le transport en pontée dans certains commerces déterminés, comme celui du bois d'œuvre. Le droit de placer les conteneurs en pontée n'était d'ailleurs souvent régi que par l'usage, et il était particulièrement important de conserver l'expression à l'examen en vue du

[1] Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, modifiée par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955. Signé à Guatemala le 8 mars 1971.

transport par conteneur. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir l'expression en question.

3. A l'appui de la proposition visée au paragraphe 1, *b*, ci-dessus, on a fait observer que le libellé actuel du paragraphe ne précisait pas le système juridique en fonction duquel les règlements devaient être appréciés et qu'il était pratiquement impossible de déterminer si un transporteur était autorisé à transporter des marchandises en pontée en vertu d'un règlement en vigueur. On a suggéré que le paragraphe précise que les règlements applicables étaient ceux du port de chargement ou de l'Etat du pavillon du navire. On a objecté à cette proposition que le fait de préciser dans le paragraphe quels seraient les règlements applicables ne résoudrait pas certains problèmes. Etant donné que les règlements en vigueur dans différents ports n'étaient pas uniformes et que certains d'entre eux exigeaient le transport en pontée de certains types de marchandises, un transporteur qui transportait des marchandises en pontée conformément aux règlements qui seraient spécifiés dans l'article pouvait encore contrevenir au droit applicable dans certains ports.

4. On a suggéré que l'on pourrait résoudre les difficultés notées ci-dessus en supprimant toute référence aux règlements. On a remarqué, d'autre part, que si l'on voulait limiter les cas où le transporteur était autorisé à transporter des marchandises en pontée en utilisant la tournure "ne . . . que", il fallait mentionner les seuls règlements autorisant ce genre de transport.

5. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter la modification proposée.

6. A l'appui de la proposition visée au paragraphe 1, *c*, ci-dessus, on a fait valoir qu'elle permettrait de prévenir le chargeur, le destinataire et le tiers porteur du connaissement du fait que le transport était effectué en pontée. Ce renseignement était utile puisque le transport en pontée pouvait avoir un effet sur l'état des marchandises. On a objecté qu'il n'était pas possible d'indiquer que le transport avait lieu en pontée dans les cas où il n'était pas émis de document constatant le contrat de transport. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition[m].

7. Le Comité a adopté le texte suivant :

"1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages particuliers à ce commerce ou s'il est exigé par les règlements en vigueur."

Paragraphe 2

"2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement."

8. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Modifier le paragraphe de façon que, dans tous les cas où les marchandises sont transportées en pontée conformément au paragraphe 1, le transporteur soit tenu de mentionner le fait au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport;

b) Modifier la deuxième phrase du paragraphe de façon que, lorsque les marchandises sont transportées en pontée mais qu'il n'en a pas été fait mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport, le transporteur ait la charge de prouver qu'il était autorisé à le faire en vertu de l'une des deux sources qui lui en ouvrent le droit aux termes du paragraphe 1, à savoir les usages particuliers au commerce considéré ou les règlements en vigueur.

9. La proposition qui figure à l'alinéa *a* du paragraphe 8 ci-dessus a été examinée en même temps que la proposition relative au paragraphe 1 de l'article 9 qui figure à l'alinéa *c* du paragraphe 1 ci-dessus. Les arguments invoqués pour ou contre cette proposition sont les mêmes que ceux qui ont été invoqués dans le cas de la proposition relative au paragraphe 1 de l'article 9. Les vues exprimées au sujet de cette dernière sont présentées au paragraphe 6 ci-dessus.

10. A l'appui de la proposition qui figure à l'alinéa *b* du paragraphe 8 ci-dessus, on a fait valoir que, lorsque le transporteur n'a pas informé les chargeurs, les destinataires et les tiers détenteurs du connaissement que le transport était effectué en pontée en mentionnant le fait au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport, il était normal que le transporteur ait la charge d'établir qu'il était autorisé à transporter les marchandises en pontée, même dans les cas où cette autorisation ne découlait pas d'un accord conclu avec le chargeur.

11. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe tel qu'il était libellé.

Paragraphe 3

"3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles 6 et 8, de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement."

12. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Supprimer ce paragraphe et le remplacer par le paragraphe suivant :

"En cas de transport en pontée autorisé en vertu du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est dégagé de toute responsabilité pour les pertes, dommages ou retards à la livraison qui résulteraient des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur prouve que, dans les circonstances de l'espèce, la perte, les dommages ou le retard à la livraison peuvent être attribués à ces risques, le préjudice est réputé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit établi qu'il est en totalité ou en partie imputable à une faute ou à une négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires."

b) Modifier le libellé de ce paragraphe :

i) Afin de préciser les effets du mot "inhérent"; et

ii) Afin de préciser que les dispositions des articles 6 et 8 réglementant la limitation de la responsabilité du transporteur sont applicables quand le transporteur a placé les marchandises en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 9.

13. A l'appui de la proposition qui figure à l'alinéa *a* du paragraphe 12 ci-dessus, on a fait valoir qu'il existait des risques particuliers inhérents au transport en pontée, par exemple les risques de dommages par gros temps, et qu'il était raisonnable d'exonérer le transporteur de sa responsabilité lorsque la perte ou les dommages résultaient de ces risques particuliers. Le Comité a noté que le nouveau paragraphe proposé s'inspirait du paragraphe 5 de l'article 5, en vertu duquel le transporteur était exonéré de sa responsabilité lorsque les dommages résultaient des risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants. En sens contraire, on a fait observer que les risques particuliers inhérents au transport en pontée étaient beaucoup moins graves que les risques inhérents au transport d'animaux vivants et que le transporteur disposait déjà, en vertu du paragraphe 1 de l'article 5, d'une protection en cas de dommages résultant des risques particuliers inhérents au transport en pontée évoqués au cours des délibérations, puisque ces risques constituaient des cas de force majeure. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

14. Après délibération, le Comité a accepté la proposition qui figure à l'alinéa *b* du paragraphe 12 ci-dessus et a décidé de conserver le paragraphe 3 de l'article 9 tel qu'il est libellé, sous réserve des remaniements de rédaction découlant de cette proposition.

[m] La proposition était appuyée par l'URSS, qui a réservé sa position sur la décision prise par le Comité.

15. Le Comité a adopté le texte suivant :

"3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, le transporteur est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résulte uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions des articles 6 et 8, suivant le cas."

Paragraphe 4

"4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8."

16. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer ce paragraphe. Certaines délégations ont en effet jugé excessif que le transporteur soit déchu du droit de limiter sa responsabilité au cas où il transporterait des marchandises en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport de ces marchandises doit être effectué en cale. Le Comité a décidé de conserver le texte actuel de ce paragraphe, estimant que la rupture d'un tel accord constituait un acte suffisamment grave pour que le transporteur soit déchu du droit de limiter sa responsabilité.

Article 10

Paragraphe 1

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

"1. Lorsque le transporteur contractuel a confié l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci à un transporteur substitué, le transporteur contractuel n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur contractuel est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions."

1. A l'occasion de l'examen de ce paragraphe, le Comité était saisi :

a) De propositions tendant à préciser le rapport entre ce paragraphe et l'article 11; et

b) De propositions relatives à la définition du "transporteur substitué" au paragraphe 2 de l'article premier.

2. On a fait observer qu'il convenait de préciser la distinction entre les circonstances dans lesquelles c'était ce paragraphe qui s'appliquait et celles où c'était le paragraphe 1 de l'article 11. On a fait remarquer que le paragraphe 1 de l'article 11 s'appliquait uniquement lorsque, au moment de la conclusion du contrat avec le chargeur, le transporteur contractuel spécifiait qu'il n'assurerait qu'une partie du transport et que le reste serait exécuté par un autre transporteur. Le paragraphe 1 de l'article 10 ne devait donc s'appliquer que lorsque, au moment de la conclusion du contrat, le transporteur n'avait pas apporté ces précisions et s'était engagé à assurer la totalité du transport, mais avait néanmoins confié en partie l'exécution du transport à un autre transporteur.

3. L'opinion a été exprimée que l'étendue de la responsabilité du transporteur contractuel, conformément aux dispositions de ce paragraphe, pour les actes ou omissions du transporteur substitué et de ses préposés ou mandataires dépendrait de la définition du "transporteur substitué". On a fait également observer à cet égard que lorsque le transporteur contractuel avait confié l'exécution du transport à un autre transporteur, et lorsque ce dernier l'avait à son tour confiée à un autre transporteur, ce troisième transporteur ne serait pas un transporteur substitué aux fins du paragraphe 1.

4. Le Comité, après avoir examiné diverses propositions, a adopté une définition du transporteur substitué. Cette définition ainsi qu'un résumé des débats qui ont conduit à son adoption figurent dans la partie du présent rapport consacrée aux délibérations du Comité sur l'article premier du projet de convention (voir par. 4 et 5).

5. Une nouvelle définition du transporteur substitué ayant été adoptée, le Comité a décidé de maintenir le texte de ce paragraphe sous réserve des modifications de rédaction rendues nécessaires par les nouvelles définitions du "transporteur" et du "transporteur substitué" à l'article premier du projet de convention.

6. Le Comité a adopté le texte suivant :

"1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions."

Paragraphe 2

"2. Le transporteur substitué est lui aussi responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et celles de la seconde phrase de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué."

7. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que, dans ce paragraphe, les mots "par lui effectué" soient remplacés par les mots "à lui confié". A l'appui de cette proposition on a fait valoir qu'elle élargissait de façon souhaitable la catégorie des transporteurs substitués responsables conformément aux dispositions de la Convention en vertu du paragraphe 2. Ainsi, lorsque des transporteurs successifs s'étaient vu confier l'exécution du transport, il pourrait être dans certaines circonstances avantageux pour le demandeur de poursuivre un transporteur substitué auquel avait été confiée l'exécution du transport mais qui ne l'avait pas exécuté lui-même plutôt que le transporteur substitué ayant en fait assuré le transport. La modification proposée permettrait également à un demandeur d'engager des poursuites contre un transporteur substitué qui n'aurait pas effectué le transport dont le transporteur contractuel lui avait confié l'exécution. Contre cette proposition, on a fait valoir que certaines dispositions de la Convention ne pourraient pas normalement s'appliquer à un transporteur qui, en fait, n'exécutait pas le transport, puisqu'elles ne prenaient effet qu'en cas d'exécution du transport.

8. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter l'amendement proposé.

9. Le Comité a adopté le texte suivant :

"2. Le transporteur substitué est responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué."

Paragraphe 3

"3. Tout accord particulier imposant au transporteur contractuel des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit."

10. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que la phrase suivante soit ajoutée à la fin de ce paragraphe :

"Le transporteur restera néanmoins tenu par les obligations ou renonciations résultant dudit accord particulier."

11. A l'appui de cette proposition, on a fait observer que cette phrase ferait ressortir clairement que dans les cas où un transporteur

contractuel avait contracté des obligations particulières qui ne lui incombaient pas en vertu de la Convention, ou avait renoncé à des droits conférés par ladite convention, et avait ensuite confié l'exécution du contrat de transport à un transporteur substitué, le transporteur contractuel demeurait néanmoins tenu par les obligations particulières ou les renonciations en question. L'avis a également été exprimé que, dans sa version actuelle, le paragraphe 3 aboutissait déjà à ce résultat sans qu'il soit besoin d'apporter des précisions supplémentaires; il n'était donc pas nécessaire d'ajouter la phrase proposée. On a également fait valoir que le libellé actuel était identique à celui du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention d'Athènes de 1974 et qu'il devrait donc être maintenu pour des raisons d'uniformité.

12. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter l'amendement proposé.

13. Le Comité a adopté le texte suivant :

"3. Tout accord particulier imposant au transporteur des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit. Que le transporteur substitué accepte ou non ces obligations ou ces renonciations, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier[n]."

Paragraphe 4

"4. Lorsque le transporteur contractuel et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire."

14. Le Comité a examiné une proposition visant à modifier ce paragraphe de manière que, lorsqu'il n'était pas possible de déterminer si les pertes, les dommages ou le retard s'étaient produits pendant le transport effectué par le transporteur contractuel ou par le transporteur substitué, ceux-ci soient l'un et l'autre responsables conjointement et solidairement.

15. A l'appui de cette proposition, on a fait valoir qu'il était souvent difficile de déterminer si la perte ou le dommage s'était produit pendant le transport effectué par le transporteur contractuel ou par le transporteur substitué. Dans ces conditions, ce serait un avantage pour le demandeur de pouvoir se retourner, à son choix, contre le transporteur contractuel ou contre le transporteur substitué. A cela on a objecté que la proposition aurait pour effet d'étendre injustement la responsabilité du transporteur substitué. Le transporteur substitué s'était spécifiquement engagé à effectuer une partie du transport seulement et on ne pouvait pas le rendre responsable des pertes ou dommages qui s'étaient produits pendant la partie du transport qu'il n'avait pas lui-même assurée.

16. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter la proposition[o].

17. Le Comité a adopté le texte suivant :

"4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire."

Paragraphes 5 et 6

"5. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur contractuel du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.

"6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué."

18. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"5. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.

"6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué."

Article 11

Paragraphes 1 et 2

"*Article 11. — Transport par transporteurs successifs*

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

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

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Supprimer les paragraphes 1 et 2 et les remplacer par le texte suivant :

"Lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie donnée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne autre que le transporteur contractuel, le contrat peut également stipuler que, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, le transporteur contractuel n'est pas responsable pour la perte, le dommage ou le retard à la livraison causés par des événements qui se sont produits pendant ladite partie du transport, alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué. Il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte, ledit dommage ou ledit retard à la livraison ont été causés par un tel événement."

b) Supprimer les paragraphes 1 et 2 et les remplacer par le texte suivant :

"Lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport faisant l'objet du contrat sera effectuée par une personne désignée autre que le transporteur contractuel, le contrat peut également stipuler que, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, le transporteur contractuel ne sera pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant la période spécifiée du transport; il est entendu toutefois que le chargeur ou le destinataire peut, en vertu d'une cession par le transporteur de ses droits contre le transporteur substitué ou de toute autre manière, intenter directement une action contre le transporteur substitué. Il incombe au transporteur contractuel de prouver que les pertes, dommages ou retards à la livraison ont été ainsi causés."

c) Supprimer les paragraphes 1 et 2.

2. A l'appui de la proposition mentionnée au paragraphe 1, *a*, ci-dessus, on a déclaré qu'elle avait pour objet à la fois d'établir une distinction nette entre le type de contrat de transport régi par cet article et le type de contrat régi par l'article 10 et d'assurer, dans le cas considéré, une protection adéquate au chargeur ou au destinataire. Le type de contrat visé à l'article 11 était un contrat dans lequel le transporteur contractuel avait expressément convenu avec un chargeur de n'exécuter qu'une partie du transport et de n'être responsable que pour la partie qu'il avait accepté d'exécuter. Le reste du transport devait être confié à un transporteur substitué qui serait

[n] Le représentant du Royaume-Uni a déclaré qu'à son avis le paragraphe 3 de l'article 10 du projet de convention tel qu'il avait été modifié déployait les mêmes effets que le paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention d'Athènes de 1974.

[o] La proposition, qui a été faite par la Tchécoslovaquie, a été appuyée par un certain nombre de délégations.

seul responsable de la partie du transport effectuée par lui. Cependant, le transporteur contractuel émettait un connaissement unique couvrant l'ensemble du transport. Le chargeur retirait un double avantage de cette forme de contrat. Premièrement, le transporteur contractuel concluait des arrangements pour le transport subséquent avec le transporteur substitué, ce qui épargnait au chargeur la nécessité de le faire. Deuxièmement, en matière de crédit documentaire, il était souvent nécessaire de présenter un connaissement unique couvrant l'ensemble du transport. Le chargeur ou le destinataire était protégé par le fait qu'au moment du contrat le transporteur contractuel était tenu de stipuler qu'il ne serait responsable que pour une partie spécifiée du transport. De plus, pour dégager sa responsabilité en cas de perte ou dommage survenu pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué, le transporteur contractuel avait la charge de prouver que la perte ou le dommage s'était effectivement produit pendant cette période.

3. Pendant les débats, il a été dit que le texte proposé ne protégeait pas suffisamment les droits du chargeur contre le transporteur contractuel ou le transporteur substitué. Etant donné que le chargeur n'avait pas de rapport contractuel avec le transporteur substitué, il se trouverait sans moyen de recours dans les cas où le transporteur s'exonérerait de responsabilité en établissant que la perte ou le dommage s'était produit pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué. De plus, certains transporteurs substitués étaient des entreprises qui n'avaient pas d'avoirs importants et qui risquaient donc de ne pas être en mesure de dédommager le chargeur; il était donc souhaitable de limiter plus strictement que ne le prévoyait la proposition considérée le droit du transporteur contractuel de s'exonérer de responsabilité. On a également fait observer qu'un connaissement direct serait privé d'une grande partie de sa valeur si le transporteur contractuel était autorisé à émettre un tel document tout en s'exonérant de toute responsabilité en cas de perte ou dommage survenant pendant que les marchandises seraient entre les mains d'un transporteur substitué. On a suggéré qu'il conviendrait de formuler une règle s'inspirant des dispositions de l'article 30 de la Convention de Varsovie de 1929, en vertu duquel le chargeur pouvait réclamer des dommages-intérêts au premier transporteur, le destinataire au dernier transporteur, le chargeur ou le destinataire étant dans tous les cas autorisé à demander une indemnisation au transporteur qui avait la garde des marchandises lorsque la perte, le dommage, ou le retard s'était produit.

4. La proposition mentionnée au paragraphe 1, *b*, ci-dessus a été présentée au Comité en réponse aux critiques dont la proposition visée au paragraphe 1, *a*, avait fait l'objet et qui ont été rappelées ci-dessus. Aux termes de la seconde proposition, le transporteur contractuel ne pourrait s'exonérer de responsabilité que s'il était possible au chargeur ou au destinataire d'intenter une action directement contre le transporteur. Par conséquent, le chargeur ou le destinataire serait en mesure dans tous les cas de se retourner soit contre le transporteur contractuel soit contre le transporteur substitué. On a objecté à cette proposition qu'il risquait d'y avoir des incertitudes sur le point de savoir quand le chargeur ou le destinataire "pouvait" intenter directement une action contre le transporteur substitué. En effet, il était toujours possible au chargeur d'intenter une action contre un transporteur substitué, mais le tribunal saisi pourrait se déclarer incompétent. Cette incertitude quant au sens de la possibilité laissée au chargeur aboutirait à une incertitude quant à la répartition de la responsabilité entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué. Il a été dit aussi qu'il était inutile de chercher à donner au chargeur des droits contre le transporteur substitué par le moyen de la disposition proposée puisque ces droits lui étaient déjà clairement conférés en vertu du paragraphe 2 de l'article 10. On a également fait observer que le mot "désignée" à la troisième ligne de la proposition pourrait donner naissance à des difficultés d'application. En effet, au moment du contrat, le transporteur contractuel ne connaissait pas toujours l'identité du transporteur substitué, par exemple lorsqu'il savait seulement que le transport subséquent serait exécuté par un navire d'une conférence maritime.

5. A l'appui de la proposition mentionnée au paragraphe 1, *c*, ci-dessus, on a avancé que l'article 11 était superflu parce que le type particulier de contrat de transport qu'il avait pour objet de régir n'avait pas besoin d'être soumis à une réglementation spéciale. Les obligations du transporteur contractuel en vertu de ce type de contrat étaient de transporter les marchandises sur une partie du voyage et d'exercer les fonctions de mandataires pour la partie restante du transport. Le transporteur contractuel ne pouvait donc émettre régulièrement un connaissement ou un autre document de transport que pour la partie du voyage qu'il s'était engagé à exécuter. Le transporteur substitué émettrait à son tour un connaissement ou un autre document de transport distinct couvrant la partie du voyage exécutée par lui. On s'est opposé à la suppression proposée de l'article en faisant valoir que, comme il a été noté au paragraphe 2 ci-dessus, l'émission d'un connaissement unique couvrant l'ensemble du transport était une nécessité commerciale. On a fait également observer qu'en l'absence d'une disposition comme celle de l'article 11 autorisant le transporteur contractuel à s'exonérer de responsabilité en cas de perte ou dommage survenant pendant le transport subséquent les transporteurs se refuseraient à émettre des connaissements directs, ce qui créerait un problème pour les chargeurs.

6. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"*Article 11. — Transport par transporteurs successifs*

"1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable pour toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par cet événement.

"2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde."

Article 12

"TROISIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

"*Article 12. — Règle générale*

"Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur, le transporteur substitué, ou causés au navire, à moins que ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires."

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Ajouter le paragraphe suivant à l'article, en tant que paragraphe 2 :

"2. Si le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans un délai raisonnable après que leur arrivée lui a été notifiée, le chargeur donne au transporteur, sur demande de ce dernier, les instructions voulues quant au sort à réserver aux marchandises. Si de telles instructions n'ont pas été données par le chargeur dans un délai raisonnable, le transporteur peut vendre les marchandises ou les céder de toute autre manière, et le chargeur demeure responsable des pertes, dommages ou frais que le produit de la vente des marchandises n'a pas permis de couvrir."

b) Ajouter les mots "ses préposés ou mandataires" après le mot "chargeur" et les mots "ou retard" après le mot "dommages".

2. A l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait valoir que le transporteur rencontrait souvent des difficultés du fait que le destinataire ne venait pas prendre livraison des marchandises au lieu de destination. Il existait bien des lois internes régissant les droits du transporteur dans ces circonstances, mais il serait préférable d'harmoniser les droits nationaux au moyen d'une disposition expresse de la Convention. Ceux qui se sont opposés à la proposition ont fait observer que les différences existant

dans le droit des divers pays ou les difficultés dans l'application des lois nationales n'étaient pas d'un caractère assez grave pour justifier l'insertion de dispositions expresses dans la Convention. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

3. En ce qui concerne la proposition figurant à l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-dessus, le Comité a décidé de ne pas ajouter les mots "ou retard" comme proposé, puisqu'il était rare dans la pratique que le transporteur subisse des pertes en raison d'un retard de la part du chargeur. Le Comité a toutefois décidé d'ajouter les mots "ses préposés ou mandataires" du fait qu'ils apportent à l'article une modification utile en lui permettant de couvrir la responsabilité des préposés ou mandataires du chargeur.

4. Le Comité a adopté le texte suivant :

"TROISIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

"*Article 12. — Règle générale*

"Le chargeur ne sera pas responsable des pertes subies par le transporteur ou le transporteur substitué, ni des dommages causés au navire, à moins que ces pertes ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne seront pas non plus responsables de ces pertes ou dommages à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence."

Article 13

Paragraphe 13

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

"1. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur devra informer ce dernier de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur devra, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses."

1. Le Comité a examiné les propositions ci-après :

a) Ajouter les mots "ou au transporteur substitué" après les mots "au transporteur";

b) Supprimer les mots "si besoin est";

c) Supprimer les mots "chaque fois que cela est possible".

2. L'argument avancé en faveur de la proposition visée dans le paragraphe 1, *a*, était que, dans certains cas, le chargeur pouvait remettre des marchandises dangereuses directement à un transporteur substitué. En pareil cas, le chargeur devait être tenu d'informer le transporteur substitué de la nature des marchandises et de lui indiquer, si besoin était, leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Toutefois, d'après le libellé actuel du paragraphe, le chargeur n'était pas tenu de donner ces informations ou indications au transporteur substitué. Il a été généralement reconnu que la proposition était utile, et à l'issue des délibérations, elle a été adoptée par le Comité.

3. L'argument avancé en faveur de la proposition tendant à supprimer les mots "si besoin est" était que dans le cas de marchandises dangereuses, il était toujours nécessaire que le chargeur informe le transporteur contractuel ou substitué de la nature du danger et des précautions à prendre. Il a été répondu que, dans certains cas, le transporteur pouvait déjà connaître le caractère du danger et les précautions à prendre et qu'il était alors inutile que le chargeur lui donne ces indications, par exemple dans le cas d'explosifs courants ou de marchandises dangereuses que le transporteur avait transportées précédemment et au sujet desquelles il avait reçu des indications appropriées du chargeur.

4. Le Comité a noté que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED avait proposé de remanier le paragraphe en maintenant les mots "si besoin est", mais en faisant en sorte qu'ils ne s'appliquent qu'à l'expression "les précautions à prendre".

5. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir les mots en question, mais de remanier le paragraphe dans le sens proposé par le Groupe de travail de la CNUCED.

6. L'argument avancé en faveur de la proposition tendant à supprimer les mots "chaque fois que cela est possible" était qu'il était presque toujours possible d'apposer une marque ou une étiquette indiquant que les marchandises étaient dangereuses. S'il était impossible de le faire, les instances judiciaires ou d'arbitrage reconnaîtraient cette impossibilité et ne jugeraient pas que le chargeur avait été fautif en n'apposant pas de marque ou d'étiquette. Le maintien de ces mots serait une source d'incertitude quant à l'obligation du chargeur d'apposer une marque ou une étiquette appropriée. L'argument avancé à l'encontre de cette proposition était qu'il était impossible d'apposer une marque ou une étiquette sur certaines marchandises, par exemple des chargements en vrac, et que les mots "chaque fois que cela est possible" tenaient compte de ces réalités. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de supprimer les mots "chaque fois que cela est possible".

7. Le Comité a également décidé de remplacer dans le texte anglais, à la première phrase du paragraphe, le mot "*hands*" par les mots "*hands over*" et de déplacer la première phrase du paragraphe 1 de l'article 13 en la faisant figurer au paragraphe 2 de ce même article.

8. Le Comité a adopté le texte suivant :

"*Article 13. — Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses*

"1. Le chargeur apposera d'une manière appropriée sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses."

Paragraphe 2

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

9. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Ajouter les mots "ou le transporteur substitué" après le mot "transporteur" aux deux endroits où ce dernier mot figurait dans le paragraphe.

b) Ajouter les mots "ou des précautions à prendre" après le mot "caractère" dans la deuxième phrase du paragraphe et ajouter le mot "dangereux" après le mot "caractère" aux deux endroits où ce dernier mot figurait dans le paragraphe.

c) Remplacer les mots "en connaître la nature et le caractère" dans la première phrase, par les mots "connaître les renseignements prévus au paragraphe 1 du présent article" et remplacer l'expression "de leur nature ou de leur caractère" dans la deuxième phrase par les mots "des renseignements prévus dans le paragraphe 1 du présent article".

d) Supprimer les mots "directement ou indirectement" dans la deuxième phrase.

10. Les arguments présentés en faveur de la proposition visée à l'alinéa *a* du paragraphe 9 ci-dessus étaient les suivants :

a) Il était souhaitable de donner, au titre du paragraphe 2 de l'article 13 du projet de convention, non seulement au transporteur contractuel, mais aussi au transporteur substitué, le droit de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives des marchandises dangereuses, dans les conditions fixées dans la première phrase du paragraphe; et

b) Il était souhaitable que le chargeur soit responsable, dans la mesure définie dans la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 13, également dans les cas où des marchandises dangereuses étaient expédiées sans que le transporteur substitué ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère.

11. Pour ce qui était de l'intérêt de donner au transporteur substitué le droit décrit dans la première phrase du paragraphe 2 de l'article 13, il a été reconnu de manière générale :

a) Qu'il faudrait donner ce droit au transporteur substitué lorsque les marchandises lui avaient été remises directement par le chargeur sans que celui-ci lui ait donné les renseignements prévus au paragraphe 1;

b) Qu'il ne faudrait pas donner ce droit au transporteur substitué lorsque le chargeur avait remis les marchandises au transporteur contractuel et avait donné à ce dernier les renseignements prévus au paragraphe 1, mais le transporteur contractuel n'avait pas transmis les renseignements au transporteur substitué lorsqu'il lui avait remis à son tour les marchandises.

12. En ce qui concerne la responsabilité que le chargeur pouvait avoir envers le transporteur substitué en vertu de la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 13, dans les cas où les marchandises étaient expédiées sans que le transporteur substitué ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère, l'avis général a été que cette responsabilité ne devait être imposée que dans les cas où le transporteur substitué avait le droit de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives les marchandises, c'est-à-dire lorsque le chargeur avait remis directement les marchandises au transporteur substitué sans lui donner les renseignements prévus au paragraphe 1.

13. Le Comité est convenu en outre que, même dans les cas où le chargeur n'avait pas donné les renseignements prévus au paragraphe 1 de l'article 13, il était raisonnable de ne pas reconnaître au transporteur contractuel ou au transporteur substitué le droit de débarquer, de détruire, ou de rendre inoffensives des marchandises dangereuses et de ne pas imputer de responsabilité au chargeur qui avait expédié des marchandises dangereuses, dans les circonstances suivantes :

a) Si, au moment où les marchandises étaient remises par le chargeur au transporteur contractuel ou au transporteur substitué, le transporteur avait en fait connaissance du caractère dangereux des marchandises; ou

b) Si, lorsque des marchandises n'étaient pas remises par le chargeur à un transporteur contractuel ou à un transporteur substitué mais le transporteur les prenait en charge autrement, ce transporteur avait eu connaissance du caractère dangereux des marchandises au moment où il les avait prises en charge.

Le Comité a décidé que le paragraphe 2 devrait être remanié en fonction de ces décisions.

14. Les arguments avancés en faveur des propositions signalées dans les alinéas *b* et *c* du paragraphe 9 étaient que les modifications proposées harmoniseraient le libellé du paragraphe 2 avec celui du paragraphe 1. On a fait observer qu'en vertu du paragraphe 1 le chargeur devait informer le transporteur "*de la nature des marchandises*" et, si besoin est, indiquer "*leur caractère dangereux et les précautions à prendre*", alors que dans le paragraphe 2 l'absence de renseignements qui donnait au transporteur le droit, au titre de la première phrase de ce paragraphe, de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives les marchandises et imposait une responsabilité au chargeur au titre de la deuxième phrase de ce paragraphe 2 était définie sous l'angle de marchandises prises en charge par le transporteur sans qu'il "*ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère*". Il a été largement reconnu qu'il était souhaitable d'harmoniser le libellé des paragraphes 1 et 2.

15. L'argument avancé en faveur de la proposition tendant à supprimer les mots "directement ou indirectement" était que ces mots étaient inutiles puisque leur suppression ne modifierait en rien le sens de la phrase dans laquelle ils figuraient. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé d'adopter cette proposition.

16. Le Comité a adopté le texte suivant :

"2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur devra informer, selon le cas, le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur n'exécute pas cette obligation, et si ce transporteur ou ce transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises,

"*a*) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué de toute perte résultant du chargement desdites marchandises, et

"*b*) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité.

"3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses."

Paragraphe 3

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

17. On a fait observer que ce paragraphe pourrait aboutir à un résultat inéquitable dans le cas suivant : même si le chargeur donnait au transporteur à qui il remettait les marchandises les renseignements prévus au paragraphe 1 de cet article, les marchandises pouvaient, par suite d'une négligence du transporteur, arriver à présenter un danger réel pour le navire ou la cargaison et donc avoir à être débarquées, détruites ou rendues inoffensives. Il n'était pas équitable de priver, dans ce cas, le chargeur de toute indemnité de la part du transporteur. On a répondu qu'un transporteur commettant une négligence de ce genre serait tenu de verser une indemnité en vertu des dispositions de l'article 5 relatives à la responsabilité.

18. On a également fait observer que, pour donner effet aux modifications apportées aux paragraphes 1 et 2 par le Comité, il y aurait lieu de tenir compte, à propos du paragraphe 3, du cas où le chargeur aurait donné au transporteur à qui il aurait remis les marchandises les renseignements prévus au paragraphe 1 de cet article, mais où ce transporteur n'aurait pas transmis ces renseignements à un second transporteur à qui il aurait remis à son tour les marchandises. Si, parce que ces renseignements n'avaient pas été transmis, les marchandises devenaient un danger pour le navire ou la cargaison pendant qu'elles étaient sous la garde du second transporteur et devaient être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, on ne voyait pas très bien si le chargeur avait un droit de recours contre l'un des transporteurs. On a fait observer, d'autre part, que, s'il remettait les marchandises au second transporteur sans lui transmettre les renseignements pertinents, le premier transporteur commettait une négligence et était donc responsable en vertu des dispositions de l'article 5.

19. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de modifier le paragraphe compte tenu des modifications apportées aux paragraphes 1 et 2, de préciser dans le paragraphe que l'exonération de responsabilité qui y était prévue était fonction de l'application des dispositions de l'article 5 sur la responsabilité, et de le renuméroter en tant que paragraphe 4.

20. Le Comité a adopté le texte suivant :

"4. Dans les cas où les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent être invoquées, si les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou si le chargeur est responsable en application des dispositions de l'article 5."

Paragraphe 3

"3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les limites de cette réserve :

"*a*) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

"*b*) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement."

10. Le Comité a examiné une proposition selon laquelle les mots de l'alinéa *b* "y compris tout destinataire", jugés inutiles, devaient être supprimés. Toutefois, le Comité a décidé de maintenir cette expression en faisant valoir que, dans certaines législations nationales, il n'allait pas de soi qu'un destinataire devrait être considéré comme un tiers auquel avait été transmis le connaissement.

11. On s'est également demandé s'il était ou non souhaitable d'ajouter à l'alinéa *b* du paragraphe 3 une disposition qui limiterait le nombre de cas dans lesquels le transporteur pourrait invoquer une réserve qu'il avait portée sur le connaissement parce qu'il avait des raisons de soupçonner l'exactitude d'une indication y apparaissant. On a proposé que le transporteur ne soit pas autorisé à invoquer une telle réserve lorsque, en utilisant les moyens de contrôle suffisants à sa disposition, il aurait pu s'assurer que l'indication était en fait inexacte. On a fait valoir que cette disposition inciterait les transporteurs à toujours utiliser tous les moyens suffisants dont ils disposaient pour contrôler les marchandises et protégerait donc les tiers qui se fieraient de bonne foi à la description des marchandises figurant dans le connaissement.

12. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter la proposition susmentionnée car, d'une part, le paragraphe 1 exigeait déjà du transporteur qu'il utilise tous les moyens de contrôle suffisants qui étaient à sa disposition et parce que, d'autre part, les tiers auraient beaucoup de mal à prouver ce que le transporteur "aurait dû savoir", s'il avait utilisé des moyens suffisants pour contrôler les marchandises.

13. Le Comité a décidé de conserver tel quel le libellé du paragraphe 3.

Paragraphe 4

"4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa *k*, ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret n'est dû par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement."

14. On a examiné la question de savoir si le paragraphe 4, qui énonçait les conséquences juridiques de la non-indication sur le connaissement du fait que le fret était dû par le destinataire lors de la livraison des marchandises, devait être maintenu.

15. On a proposé de supprimer le paragraphe 4 car il était généralement prévu dans les contrats de transport de marchandises par mer que le fret ou une partie du fret n'était dû que lorsque les marchandises avaient été transportées. En revanche on a également soutenu que le paragraphe 4 devait être maintenu car il garantissait aux destinataires et aux autres tiers qu'ils ne seraient pas contraints de payer le fret lorsque le connaissement ne contenait aucune indication à ce sujet.

16. Après délibération, le Comité a décidé que le fond du paragraphe 4 de l'article 16 devait être retenu.

17. Le Comité a examiné une proposition tendant à étendre la portée du paragraphe 4 de façon à couvrir également les conséquences juridiques entraînées par le fait qu'il n'était pas mentionné dans le connaissement que les surestaries encourues au port de chargement seraient dues par le destinataire. Il a été déclaré que les surestaries devraient être assimilées au fret et que le destinataire ne devrait être tenu pour responsable de leur paiement que si une indication à cet effet figurait dans le connaissement.

18. Cependant, on a dit également que les dispositions du paragraphe 4 ne devraient pas être étendues aux surestaries. Une telle modification de ce paragraphe aurait en effet pour conséquence de retarder la remise des connaissements car les transporteurs voudraient d'abord savoir si des surestaries avaient été ou non encourues au port de chargement.

19. Après délibération, le Comité a décidé d'étendre la portée du paragraphe 4 de façon à couvrir les conséquences juridiques de la non-indication dans le connaissement du fait que le fret ou des surestaries étaient dus par le destinataire.

20. Le Comité a adopté le texte suivant :

"4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa *k* ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, ou n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret, ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement."

Article 17

Paragraphe 1

"*Article 17. — Garanties données par le chargeur*

"1. Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur."

1. Le Comité a adopté cet article, sous réserve que dans la deuxième phrase du texte anglais les mots "*inaccuracies of such particulars*" soient remplacés par les mots "*inaccuracies in such particulars*", et sous réserve des modifications de forme nécessaires pour en harmoniser le libellé avec celui d'autres articles.

2. Le Comité a adopté le texte suivant :

"*Article 17. — Garanties données par le chargeur*

"1. Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemnisera le transporteur de toute perte résultant d'inexactitudes dans ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur."

Paragraphes 2, 3 et 4

"2. Toute lettre de garantie ou convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est nulle et sans effet à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

Article 14

Paragraphes 1 et 2

"QUATRIÈME PARTIE. — DOCUMENTS DE TRANSPORT

"*Article 14. — Emission du connaissement*

"1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué, le transporteur contractuel doit délivrer au chargeur sur sa demande un connaissement portant entre autres les mentions précisées à l'article 15.

"2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur contractuel. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur contractuel."

1. Après délibération, le Comité a adopté quant au fond les paragraphes 1 et 2, sous réserve de toute modification de rédaction qui pourrait être nécessaire pour harmoniser le libellé de ces paragraphes avec celui d'autres articles adoptés par le Comité.

2. Sur recommandation du Groupe de travail, le Comité a décidé d'inclure en tant que nouveau paragraphe 3 une disposition s'inspirant du texte initial de l'alinéa *f* du paragraphe 1 de l'article 15, à savoir que la signature apposée sur le connaissement "peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique", si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

3. Après délibération, le Comité a adopté le texte suivant :

"QUATRIÈME PARTIE. — DOCUMENTS DE TRANSPORT

"*Article 14. — Emission du connaissement*

"1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit délivrer au chargeur, sur sa demande un connaissement.

"2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

"3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis."

Article 15

Paragraphe 1 (phrase d'introduction)

"*Article 15. — Contenu du connaissement*

"1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes : . . ."

1. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel de la phrase d'introduction du paragraphe 1.

2. Le Comité a noté que ni la Convention de Bruxelles de 1924 ni le paragraphe 1 de l'article 15 du projet de convention n'interdisaient de consigner les indications que le connaissement devait contenir selon ce paragraphe par un système électronique ou automatique de traitement de l'information.

3. Un représentant a exprimé une réserve à l'égard de l'ensemble des indications qui, en vertu de ce paragraphe, devaient figurer au connaissement, en disant que le contenu du connaissement devrait être déterminé par la pratique commerciale.

Paragraphe 1, alinéa a

"*a*) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur."

4. Le Comité a examiné s'il était souhaitable de maintenir la disposition de l'alinéa *a* selon laquelle le transporteur devait indiquer au connaissement à la fois le nombre de colis ou de pièces *ainsi que* le poids des marchandises tels qu'ils avaient été fournis par le chargeur.

5. Il a été dit que le transporteur ne devait être tenu de porter sur le connaissement que le nombre de colis ou de pièces *ou* le poids des marchandises. Les transporteurs n'avaient souvent pas de moyens raisonnables de vérifier le poids des marchandises et devraient alors mentionner une réserve sur le connaissement conformément au paragraphe 1 de l'article 16. La mention sur le connaissement d'une réserve concernant le poids des marchandises pourrait compromettre la valeur du connaissement à des fins de crédit documentaire.

6. Toutefois, il a été répondu que le nombre de colis ainsi que le poids des marchandises auxquelles se rapportait le connaissement étaient des renseignements importants pour les porteurs du connaissement et pour les banques de crédit. On a également déclaré que, conformément aux règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (version de 1974) de la Chambre de commerce internationale, une clause "quantité ou poids inconnu" ne compromettait pas la valeur du connaissement à des fins de financement.

7. On a fait remarquer que le poids était un des deux critères adoptés par le Comité pour la formulation de la limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur conformément à l'article 6. L'indication obligatoire du poids des marchandises était utile au cas où il serait nécessaire de déterminer la limite de la responsabilité du transporteur pour perte ou avaries.

8. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver l'alinéa *a* du paragraphe 1.

Paragraphe 1, alinéa b

"*b*) L'état apparent des marchandises".

9. Le Comité s'est demandé s'il était souhaitable d'ajouter l'expression "ou de leur emballage" à la fin de l'alinéa *b*, afin de préciser que, s'agissant de marchandises emballées, le transporteur était tenu de mentionner uniquement l'état apparent de l'emballage.

10. Le Comité a noté que, conformément à la définition des "marchandises" figurant au paragraphe 4 de l'article premier, le terme "marchandises" englobait également l'emballage et a donc décidé qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter l'expression "ou de leur emballage" à l'alinéa *b*.

11. On a fait observer qu'il suffisait d'exiger à l'alinéa *b* qu'il soit fait mention de l'état apparent des marchandises ou de leur emballage si celui-ci était mauvais, étant donné que le paragraphe 2 de l'article 16 disposait que les marchandises étaient présumées avoir été en bon état apparent s'il n'était pas fait mention de leur état apparent au connaissement.

12. Le Comité a estimé que l'alinéa *b*, qui exigeait que l'état apparent des marchandises soit indiqué au connaissement, devait être maintenu tel quel. A cet égard, le Comité a fait observer que la Convention de Bruxelles de 1924 posait la même condition et qu'elle n'avait pas suscité de problèmes dans la pratique.

Paragraphe 1, alinéas c *à* g

"*c*) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

"*d*) Le nom du chargeur;

"*e*) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

"*f*) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

"*g*) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport."

13. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir tel quel le libellé des alinéas *c*, *d*, *e*, *f* et *g* du paragraphe 1.

Paragraphe 1, alinéa h

"*h*) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement."

14. Le Comité a décidé de maintenir l'alinéa *h*, mais en précisant que le nombre d'exemplaires originaux ne devait obligatoirement être mentionné au connaissement que s'il y en avait plus d'un.

15. Le Comité a adopté le texte suivant :

"*h*) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs."

Paragraphe 1, alinéa i

"*i*) Le lieu d'émission du connaissement."

16. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir tel quel le libellé de l'alinéa *i*.

"*Paragraphe 1, alinéa* j

"*j*) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom; la signature peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation, par tampon sous forme de symboles ou par tout autre moyen mécanique ou électronique, si la loi du pays où le connaissement est émis l'autorise."

17. Le Comité a observé que dans un certain nombre de pays il n'existait pas encore de règles concernant l'apposition des signatures par des moyens mécaniques ou électroniques. Il a donc décidé de maintenir l'alinéa *j* quant au fond, mais de préciser le sens de la dernière phrase en la remaniant comme suit : ". . . si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis". Le Comité a également décidé de faire figurer l'énumération des moyens admis pour l'apposition des signatures dans un nouveau paragraphe 3 de l'article 14.

18. Le Comité a adopté le texte suivant :

"*j*) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom."

Paragraphe 1, alinéas k *et* l

"*k*) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire; et

"*l*) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23."

19. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir tel quel le libellé des alinéas *k* et *l* du paragraphe 1.

20. Un représentant a réservé sa position en ce qui concerne l'alinéa *l*.

Examen de propositions concernant des indications à ajouter à la liste figurant à l'article 15, paragraphe 1

a) Transport de marchandises en pontée

21. On a débattu de l'opportunité de prévoir qu'une mention appropriée soit portée au connaissement chaque fois que le transporteur était autorisé à transporter les marchandises en pontée. On a fait remarquer qu'il était très important, pour des raisons économiques et financières, que les chargeurs et les destinataires sachent que les marchandises seraient transportées en pontée.

22. On a fait observer qu'au moment où il prenait en charge les marchandises, notamment dans le cas où les marchandises étaient dans des conteneurs qui pouvaient indifféremment être transportés en pontée ou en cale, le transporteur ne savait pas nécessairement encore si les marchandises seraient transportées en cale ou en pontée.

23. Le Comité a estimé que lorsque le transporteur était autorisé à transporter les marchandises en pontée, une indication appropriée devait figurer au connaissement et il a décidé de modifier le paragraphe 1 en conséquence.

24. Le Comité a adopté le nouvel alinéa *m* suivant :

"*m*) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée."

b) Transport de marchandises en conteneurs

25. Le Comité a examiné une proposition visant à stipuler au paragraphe 1 de l'article 15 que, si les marchandises étaient transportées en conteneurs, il devait en être fait mention au connaissement.

26. Le Comité a repoussé cette proposition, en faisant valoir que le mot "marchandises" tel qu'il était défini au paragraphe 4 de l'article 1 s'appliquait aussi de toute évidence au conteneur ou à toute unité de transport similaire dans lesquels les marchandises étaient transportées.

Paragraphe 2

"2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document formant titre concernant ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué"."

27. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 2 tel quel.

Paragraphe 3

"3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement."

28. Le Comité s'est posé les questions suivantes au sujet du paragraphe 3 :

a) Celle de savoir si ce paragraphe devait être supprimé;

b) Celle de savoir s'il était souhaitable de choisir parmi les indications prévues au paragraphe 1 de l'article 15 celles qui étaient nécessaires pour que le document de transport soit considéré comme un connaissement;

c) Celle des sanctions en cas d'omission d'une ou plusieurs des mentions prévues au paragraphe 1 de l'article 15.

29. L'argument avancé en faveur de la suppression du paragraphe 3 était que la question de la validité juridique d'un document de transport tel qu'un connaissement devrait être tranchée suivant le droit interne applicable. En outre, la question de savoir si un document de transport donné était acceptable du point de vue économique relevait de la pratique commerciale internationale. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 3 quant au fond car cette disposition avait l'avantage d'indiquer clairement qu'un connaissement ne perdait pas nécessairement sa validité pour la simple raison qu'il ne contenait pas toutes les mentions prévues au paragraphe 1 de l'article 15.

30. Le Comité a examiné la question de savoir s'il était souhaitable de distinguer, parmi les indications prévues au paragraphe 1 de l'article 15, les éléments qui devaient nécessairement figurer dans un document pour que celui-ci soit considéré être un connaissement. On a rappelé que cette question avait fait l'objet de longues discussions au sein du Groupe de travail de la Réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI et que le Groupe de travail avait adopté le libellé actuel du paragraphe 3 parce que ses membres n'avaient pas réussi à s'entendre sur ce que devaient être ces indications obligatoires. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas spécifier au paragraphe 3 les éléments devant figurer obligatoirement dans un connaissement.

31. Le Comité a décidé d'ajouter au paragraphe 3 une disposition précisant que l'omission d'une ou plusieurs des indications requises pour un connaissement n'affectait pas la validité de ce dernier à condition que le document réponde, par les indications qu'il con-

tenait, à la définition du terme "connaissement", figurant au paragraphe 6 de l'article 1 du projet de convention.

32. Le Comité a examiné une proposition selon laquelle le défaut d'une ou plusieurs mentions dans le connaissement priverait le transporteur du bénéfice des dispositions de l'article 6 concernant les limites de la responsabilité. Le Comité n'a pas adopté cette proposition car il a estimé qu'une telle sanction serait trop sévère du fait qu'elle ne faisait pas de distinction entre les diverses mentions qui pouvaient avoir été omises et qu'en tout état de cause la proposition représentait une dérogation considérable au système de limitation de la responsabilité du transporteur établi aux articles 6 et 8.

33. Le Comité a adopté le texte suivant :

"3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois qu'il remplisse les conditions exigées au paragraphe 6 de l'article premier."

Article 16

Paragraphe 1

"*Article 16. — Connaissement : réserves et force probante*

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

1. Le Comité a examiné :

a) L'opportunité de conserver l'obligation faite au transporteur de "faire mention spéciale" au connaissement des raisons qu'il a de savoir ou de soupçonner que certaines indications particulières du connaissement ne représentent pas exactement les marchandises, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants;

b) La question de savoir si l'expression "moyens de contrôle suffisants" impliquait que le transporteur devait ouvrir les conteneurs plombés afin de vérifier les marchandises qui y étaient renfermées.

2. Il a été proposé de remplacer au paragraphe 1 de l'article 16 l'obligation faite au chargeur de "faire mention spéciale" au connaissement de ses raisons de savoir ou de soupçonner que certaines indications du connaissement ne correspondaient pas exactement aux marchandises, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants par une disposition en vertu de laquelle le transporteur aurait seulement à insérer une réserve au connaissement sans être tenu d'indiquer les motifs sur lesquels la réserve se fondait. Dans le même ordre d'idées, il a été proposé que le transporteur ait la possibilité de mentionner ses réserves au connaissement et d'en exposer les motifs dans un document séparé. A l'appui des propositions d'amendement ci-dessus, les arguments suivants ont été avancés :

a) L'obligation de "faire mention spéciale" du motif des réserves sur le connaissement était contraire à la pratique actuelle, serait une charge pour le transporteur et ralentirait considérablement les opérations de chargement;

b) Les préposés et mandataires du transporteur qui prenaient en charge les marchandises n'avaient ni le temps ni les compétences voulues pour exposer les raisons des réserves d'une manière juridiquement satisfaisante;

c) L'obligation d'exposer en détail les motifs des réserves dans le connaissement conduirait fréquemment à des litiges.

3. En réponse à ces propositions, on a fait valoir que la prescription du paragraphe 1, selon laquelle le connaissement doit préciser les motifs de la réserve pour que celui-ci ait un effet juridique, devait être conservée pour les raisons suivantes :

a) Le texte du paragraphe 1 avait pour objet de protéger les destinataires et les tiers des réserves non motivées, que l'on rencontrait fréquemment et qui pouvaient figurer dans le texte imprimé des connaissements, signalant que les indications portées au connaissement n'avaient pas pu être suffisamment contrôlées;

b) L'obligation visée au paragraphe 1 pouvait être satisfaite dans la pratique par l'apposition d'un timbre sur le connaissement exposant brièvement les raisons de la réserve;

c) L'obligation formulée servait à sauvegarder la valeur commerciale du connaissement en garantissant que les marchandises y seraient décrites exactement.

4. Après délibération, le Comité a décidé de conserver la disposition du paragraphe 1 selon laquelle, pour qu'une réserve ait un effet juridique, le connaissement devait non seulement en faire mention mais aussi énoncer les motifs sur lesquels elle était fondée.

5. Le Comité a examiné une suggestion tendant à ce que le paragraphe 1 indique clairement que le transporteur qui émettait le connaissement, s'il avait le droit d'y porter les réserves autorisées en vertu de ce paragraphe, n'en avait cependant pas l'obligation. On a fait observer que le fait que le paragraphe 1 stipule que le transporteur "doit" ou "peut" faire mention spéciale des réserves avait peu d'importance pratique compte tenu du paragraphe 3 de l'article 16 qui disposait qu'à l'égard des tiers ayant agi de bonne foi le transporteur était tenu par la description des marchandises figurant au connaissement et pouvait seulement se prévaloir des réserves qui étaient autorisées en vertu du paragraphe 1 du même article et qu'il avait en fait portées au connaissement dans les formes requises. Le Comité a décidé de conserver au paragraphe 1 la stipulation que le transporteur "doit" faire mention spéciale des réserves, de façon à souligner qu'il était tenu de mentionner au connaissement toutes les réserves autorisées en vertu du paragraphe 1 de l'article 16.

6. Le Comité a examiné la possibilité d'ajouter au paragraphe 1 une disposition qui préciserait que l'expression "moyens de contrôle suffisants" n'impliquait pas l'ouverture des conteneurs plombés. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas insérer une disposition de ce type au paragraphe 1 car il a jugé que le texte, par la simple mention des moyens de contrôle *suffisants*, permettait de couvrir le cas particulier des conteneurs plombés et que le fait de traiter expressément au paragraphe 1 du cas des conteneurs plombés à l'exclusion d'autres cas particuliers, par exemple le cas fréquent dans lequel le poids des marchandises n'a pas pu être vérifié dans un délai raisonnable, risquait de donner lieu à des argumentations *a contrario*.

7. Le Comité a cependant noté que l'expression "moyens de contrôle suffisants" n'impliquait pas que les conteneurs plombés devaient être ouverts pour vérifier les marchandises qui s'y trouvaient.

8. Le Comité a adopté le texte suivant :

"*Article 16. — Connaissement : réserves et force probante*

"1. Si un connaissement porte des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou qu'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes ou la raison de ses soupçons, ou l'absence de moyens de contrôle suffisants."

Paragraphe 2

"2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom n'avait pas fait mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent."

9. Après délibération, le Comité a décidé de conserver tel quel le paragraphe 2 de l'article 16.

"3. Cette lettre de garantie ou convention est valable contre le chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, en pareil cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

"4. Dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente convention, de toutes pertes, dommages ou dépenses subis par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement."

3. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que les paragraphes 2, 3 et 4 soient supprimés.

4. En faveur de la suppression de ces paragraphes, on a fait valoir les raisons suivantes :

a) Le fait de conserver ces paragraphes aurait pour effet d'accroître le nombre de connaissements avec réserves émis par les transporteurs. En vertu du droit actuel, le transporteur pouvait, en se fondant sur la lettre de garantie fournie par le chargeur, s'abstenir de porter une réserve sur le connaissement si la différence entre l'état apparent des marchandises et les indications fournies par le chargeur était infime. Toutefois, si la validité des lettres de garantie devenait incertaine, le transporteur faisait toujours une réserve en pareil cas. Aucune banque n'accepterait alors de payer une lettre de crédit documentaire contre remise d'un connaissement.

b) L'émission par le transporteur d'un connaissement net en échange d'une lettre de garantie remise par le chargeur résultait d'un accord qui était toujours proposé par le chargeur dans son propre intérêt. Si, dans ces conditions, l'émission d'un connaissement net constituait une fraude, la partie qui en serait principalement responsable et qui en tirerait avantage serait le chargeur. Toutefois si on ne reconnaissait aucun effet à la lettre de garantie en cas de fraude, le chargeur serait dans une meilleure position que le transporteur.

c) En cherchant à réglementer les accords entre transporteur et chargeur concernant l'émission de connaissements nets par le transporteur, on sortirait des limites de la Convention. Ces accords étaient régis par la législation nationale applicable, qui contenait des dispositions visant les abus auxquels ces accords pouvaient donner lieu. A cet égard, on a noté qu'en fait ces accords étaient dans de nombreux cas réglementés par les droits nationaux.

d) Le maintien des paragraphes 2, 3 et 4 du projet de convention reviendrait dans une certaine mesure à cautionner sur le plan international une pratique susceptible de donner lieu à des abus et serait contraire aux dispositions des législations nationales qui permettaient actuellement de réprimer les abus éventuels.

5. Il a été préconisé de conserver ces paragraphes pour les raisons suivantes :

a) Les dispositions du paragraphe 2 n'invalidaient les connaissements nets émis sur la foi de lettres de garanties que lorsque le transporteur, en s'abstenant de faire une réserve, avait eu l'intention de léser un tiers. Il serait souhaitable de maintenir les dispositions du paragraphe 2 qui n'allaient que de manière limitée à l'encontre des pratiques actuelles et des lois en vigueur.

b) Certains droits nationaux contenaient déjà des dispositions analogues à celles des paragraphes 2, 3 et 4. Ces dispositions n'avaient pas incité les transporteurs à émettre fréquemment des connaissements avec réserves. Il n'y avait donc pas lieu de craindre que les paragraphes 2, 3 et 4 provoquent une augmentation du nombre de connaissements avec réserves.

c) D'autres dispositions du projet de convention réglementaient les relations entre le transporteur et le chargeur. Il n'y avait donc pas de raison valable de soutenir que les accords entre le chargeur et le transporteur concernant l'émission de connaissements nets étaient exclus du domaine d'application du projet de convention.

d) Le fait de s'en remettre à cet égard au droit national applicable ne résoudrait pas la question qui se posait souvent de savoir quelle était la loi interne applicable. Par ailleurs, il apparaissait que les lois nationales divergeaient sur ce point d'un pays à l'autre et il serait donc souhaitable d'unifier le droit applicable en la matière en conservant des dispositions de la Convention.

6. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ces paragraphes[b].

7. Le Comité a adopté les textes suivants :

"2. Toute lettre de garantie ou de convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de toute perte résultant de l'émission, par le transporteur ou une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises est nulle et sans effet à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

"3. Cette lettre de garantie ou convention est valable contre le chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

"4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente convention, de toute perte subie par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement."

Article 18

"*Article 18. — Documents autres que les connaissements*

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

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Remplacer le libellé actuel de l'article par le texte suivant :

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

b) Remplacer le libellé actuel de l'article par le texte suivant :

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

c) Compléter cet article par des dispositions régissant les points suivants en ce qui concerne les documents autres que les connaissements :

i) L'obligation du transporteur de livrer au port de destination;

ii) Le fait que le chargeur conserve le droit de disposer des marchandises tant qu'elles n'ont pas atteint le port de destination;

iii) Les incidences de la mention dans le document d'autres conditions régissant le transport des marchandises.

[b] Les Etats qui se sont prononcés en faveur de la suppression de ces paragraphes constituent une minorité non négligeable. La délégation japonaise et un certain nombre d'autres délégations ont réservé leur position au sujet des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17.

2. L'argument avancé en faveur de la proposition visée dans le paragraphe 1, *a*, était qu'il arrivait fréquemment qu'un contrat de transport soit conclu avant que le transporteur ne prenne en charge les marchandises qui faisaient l'objet dudit contrat. L'établissement d'un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport ne devait donc pas être considéré, comme c'était le cas dans le présent article, comme faisant foi de la prise en charge des marchandises telles qu'elles y étaient décrites. Aux termes du texte proposé, en revanche, un document ne faisait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y étaient décrites que lorsque le transporteur avait délivré un document pour constater à la fois un contrat de transport et la réception ou l'acceptation des marchandises.

3. L'argument avancé en faveur du maintien du libellé actuel était que, très souvent, la conclusion du contrat et la prise en charge des marchandises par le transporteur avaient lieu simultanément. Si le transporteur n'avait pas pris les marchandises en charge lorsque le document constatant le contrat de transport était établi, le transporteur avait la faculté, aux termes du libellé actuel, de prouver qu'en fait il n'avait pas pris en charge les marchandises telles qu'elles étaient décrites dans le document, le libellé actuel n'établissant qu'une présomption réfutable. En outre, selon le libellé proposé, un document constatant la réception et l'acceptation des marchandises était considéré comme faisant foi, sauf preuve contraire, d'une prise en charge des marchandises telles qu'elles y sont décrites. Etant donné que la réception ou l'acceptation équivalait à la prise en charge, l'établissement d'une présomption quant à la prise en charge était superflu si le document lui-même constatait la réception ou l'acceptation.

4. En ce qui concerne la proposition visée dans l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-dessus, on a fait observer que le libellé proposé restreignait le champ d'application de la présomption de prise en charge au cas où le document constatant le contrat de transport avait été délivré "à la demande du chargeur". Il a été largement reconnu qu'une telle restriction n'était pas souhaitable étant donné que ces documents étaient souvent établis par les transporteurs sans que les chargeurs le demandent.

5. L'argument avancé en faveur des propositions visées dans l'alinéa *c* du paragraphe 1 était que l'utilisation de documents autres que des connaissements pour constater des contrats de transport par mer était de plus en plus fréquente et qu'il était souhaitable de réglementer, dans le projet de convention, certains des droits et des obligations essentiels du transporteur et du chargeur au titre de ces documents. On a fait valoir à l'encontre de ces propositions que, pour réglementer ces droits et ces obligations, il faudrait des dispositions détaillées qui dépasseraient le cadre de la Convention.

6. A l'issue de ses délibérations, le Comité n'a adopté aucune des propositions visées dans le paragraphe 1 et a maintenu le libellé actuel de cet article.

Article 19

Paragraphe 1

"CINQUIÈME PARTIE. — DROITS ET ACTIONS

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

"1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette remise constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel."

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Remanier les deux premières lignes du paragraphe comme suit : "à moins qu'un avis des pertes ou dommages ne soit donné ou que la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit indiquée par écrit au";

b) Ajouter les mots "ou à toute autre personne habilitée à prendre livraison des marchandises" immédiatement après le mot "destinataire";

c) Ajouter les mots "ou à son mandataire ou préposé" après le mot "transporteur" à la troisième ligne du paragraphe;

d) Insérer les mots "ou si cet avis est donné oralement, à moins qu'il ne soit confirmé par écrit au transporteur au plus tard 24 heures après avoir été donné" avant les mots "cette remise constituera";

e) Supprimer les mots "par écrit".

2. L'argument avancé en faveur de la proposition visée à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ci-dessus était qu'un avis "spécifiant" la nature générale des pertes ou dommages obligeait le destinataire à donner, en sus d'un avis des pertes ou dommages, une description détaillée de la nature générale de ces pertes ou dommages. Comme cette obligation représentait une charge inutile pour le destinataire, il serait préférable de supprimer le mot "spécifiant" et de donner un caractère facultatif à cette description détaillée. Toutefois, l'avis général a été que le fait de spécifier la nature générale des pertes ou dommages ne constituait pas une charge trop lourde pour le destinataire et qu'il fallait aviser le transporteur de la nature du recours qui pouvait être intenté contre lui. A l'issue de ses délibérations, le Comité n'a pas adopté cette proposition.

3. L'argument invoqué en faveur de la proposition à l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-dessus était que les destinataires prenaient souvent livraison de marchandises par l'intermédiaire de personnes habilitées à les recevoir en leur nom. Il était donc souhaitable de donner à ces autres personnes le droit de donner avis des pertes ou dommages lorsqu'elles recevaient les marchandises. On a fait valoir à l'encontre de cette proposition que, pour éviter que ne s'exerce la présomption énoncée dans la deuxième partie du paragraphe, la personne habilitée à prendre livraison des marchandises devrait, si ces mots étaient ajoutés au texte, donner avis des pertes ou dommages au plus tard au moment où les marchandises lui seraient remises. Une telle stipulation serait injuste à l'égard du destinataire car il était souvent seul à pouvoir déceler les pertes ou dommages et à pouvoir spécifier leur nature générale. Il a également été déclaré que, puisqu'en vertu de l'article 4, paragraphe 3, le terme "destinataire" désignait aussi les préposés, mandataires ou autres personnes agissant sur les instructions du destinataire, l'adjonction proposée était inutile. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

4. L'argument avancé en faveur de la proposition visée à l'alinéa *c* du paragraphe 1 ci-dessus était qu'il serait avantageux pour le destinataire de pouvoir donner l'avis soit au transporteur, soit à ses préposés ou mandataires. On a fait valoir à l'encontre de cette proposition que le transporteur risquait d'éprouver de grosses difficultés pratiques si l'avis pouvait être donné à l'un quelconque de ses préposés ou mandataires. Il a été noté à ce propos que la loi et la pratique applicables spécifieraient que l'avis pouvait valablement être donné au transporteur par l'intermédiaire de certaines catégories de préposés ou mandataires. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

5. L'argument avancé en faveur de la proposition visée à l'alinéa *d* du paragraphe 1 ci-dessus était que, si un avis des pertes ou des dommages donné par écrit immédiatement constitue une procédure plus sûre, un avis par écrit donné par le destinataire au plus tard 24 heures après que les marchandises lui ont été remises serait acceptable à condition que le destinataire soit tenu de donner immédiatement et verbalement un avis des pertes et dommages. On a fait valoir à l'encontre de cette proposition que le fait d'exiger du destinataire qu'il donne immédiatement et oralement un avis provoquerait une certaine confusion et entraînerait des litiges car souvent le destinataire prétendrait avoir donné immédiatement et oralement un avis des pertes ou des dommages alors que le transporteur nierait avoir reçu un tel avis. On a fait observer que le paragraphe 1 de l'article 19 ne fixait pas un délai de prescription et n'établissait qu'une présomption réfutable quant à l'état apparent des marchandises au moment de leur livraison. A l'issue de ses délibérations le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

6. L'argument avancé en faveur de la proposition tendant à supprimer les mots "par écrit" était que le destinataire ne pouvait voir si

les marchandises avaient subi des pertes ou dommages avant qu'elles lui aient été remises. Il était donc difficile pour lui de donner par écrit un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages au plus tard au moment où les marchandises lui étaient remises, comme le prévoyait ce paragraphe. On a fait valoir à l'encontre de la proposition qu'un avis donné par écrit constituait une preuve évidente que l'avis avait été donné d'une part et de la nature générale des pertes ou dommages visés dans l'avis, d'autre part. Par ailleurs, il était facile de contester à la fois qu'un avis avait été donné verbalement et les termes d'un tel avis. Durant le cours des discussions concernant la proposition ci-dessus, on a dit qu'il serait peut-être possible de résoudre les difficultés découlant du texte existant et de la modification proposée en maintenant la stipulation que l'avis devait être donné par écrit mais en autorisant le destinataire à le donner au plus tard 24 heures après que les marchandises lui seraient remises. Le Comité a décidé d'adopter cette suggestion et de modifier le texte du paragraphe en conséquence[9].

7. Le Comité a adopté le texte suivant :

"CINQUIÈME PARTIE. — DROITS ET ACTIONS

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

"1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard le jour suivant celui où les marchandises ont été remises au destinataire, cette remise constitue, jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel."

Paragraphe 2

"2. Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné par écrit dans les 10 jours suivant le jour où la livraison a été achevée."

8. Le Comité a examiné une proposition tendant à porter à 15 jours le délai de 10 jours prévu dans le paragraphe, parce qu'un délai de 10 jours pouvait ne pas suffire pour donner l'avis dans les cas où les pertes ou dommages n'étaient pas apparents. En sens contraire, il a été jugé qu'un délai de 10 jours était suffisant. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de modifier le paragraphe en remplaçant le délai de 10 jours par un délai de 15 jours.

9. Le Comité a également décidé d'harmoniser l'expression figurant dans le texte de ce paragraphe où il était question du "jour où la livraison a été achevée" avec celui des paragraphes 1 et 5 où il était question de "la date où les marchandises sont remises au destinataire".

10. Le Comité a adopté le texte suivant :

"2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article deviennent applicables s'il n'en a pas été donné avis par écrit dans les 15 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire."

Paragraphe 3

"3. L'avis écrit est inutile si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception."

11. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver la substance de ce paragraphe quant au fond, sous réserve de certaines modifications de style, et a adopté le texte suivant :

"3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection."

[9] Le représentant du Japon a réservé sa position au sujet du paragraphe 1 de l'article 19 et a réaffirmé sa préférence pour le libellé proposé à l'alinéa *d* du paragraphe 1 ci-dessus.

Paragraphe 4

"4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis."

12. A l'issue de ses délibérations, le Comité a adopté ce paragraphe tel qu'il était libellé.

Paragraphe 5

"5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire."

13. Le Comité a examiné une proposition tendant à ajouter les mots ", ou la livraison effectuée d'une autre manière conformément au paragraphe 2 de l'article 4" à la fin de ce paragraphe. L'argument avancé en faveur de cette proposition était qu'aux termes du paragraphe 2 de l'article 4 le transporteur cessait d'avoir la garde des marchandises non seulement lorsqu'il en avait effectué la livraison en les remettant au destinataire [art. 4,2), *a*], mais également lorsqu'il les avait remises suivant les modalités spécifiées aux articles 4,2), *b*, ou 4,2) *c*. Il était donc normal que le délai de 21 jours durant lequel l'avis devait être donné commence à courir à compter de la date où la livraison était effectuée suivant l'une quelconque des modalités spécifiées à l'article 4, 2). On a fait valoir à l'encontre de cette proposition que seul le destinataire pourrait, après que les marchandises lui seraient remises, décider s'il y avait eu un retard. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

14. Le Comité a accepté la proposition tendant à introduire le mot "consécutifs" après le chiffre "21" et a adopté le texte suivant :

"5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire."

Paragraphe 6

"6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur contractuel."

15. Le Comité a examiné une proposition tendant à modifier le paragraphe en y insérant une disposition suivant laquelle un avis donné à un transporteur contractuel en vertu de l'article 19 aurait le même effet que s'il avait été donné à un transporteur substitué qui aurait livré les marchandises. A l'issue de ses délibérations, le Comité a adopté cette proposition.

16. Le Comité a adopté le texte suivant :

"6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur et tout avis donné au transporteur aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur substitué."

Article 20

Paragraphe 1 (dispositions liminaires)

"*Article 20. — Prescription de l'action*

"1. Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai [d'un an] [de deux ans]."

1. La discussion relative à la disposition liminaire du paragraphe 1 a porté essentiellement sur :

a) La longueur du délai de prescription prévu dans l'article; et

b) La portée à donner à l'article quant aux types d'actions et aux demandeurs visés.

2. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé que le délai de prescription prévu dans cet article devrait être de deux ans.

3. En ce qui concerne la portée à donner à l'article 20, il a été proposé que cet article vise toutes les actions en dommages et intérêts auxquelles peut donner lieu un transport effectué conformément à la Convention, y compris non seulement les actions intentées par les chargeurs ou les destinataires contre les transporteurs, mais aussi les actions intentées par les transporteurs contre les chargeurs ou les destinataires. On a fait remarquer qu'un seul et même délai de prescription devrait être appliqué à toutes les actions intentées en vertu de la Convention, et, en particulier, aux actions intentées par les transporteurs contre les chargeurs en vertu des articles 12 et 13.

4. On a aussi exprimé l'avis que la portée de l'article 20 devait être limitée aux actions intentées contre les transporteurs pour les cas de perte ou de dommages subis par les marchandises, et que le délai de prescription applicable aux autres types d'actions intentées en vertu de contrats de transport visés par la Convention devrait être fixé conformément à la loi interne applicable.

5. Après examen de cette question, le Comité a décidé que l'article 20 qui traite du délai de prescription prévu par le projet de convention devrait s'appliquer à toutes les actions en dommages et intérêts relatives à un transport effectué conformément au projet de convention, y compris les actions intentées par les transporteurs contre les chargeurs ou les destinataires.

6. Le Comité est convenu que la disposition liminaire du paragraphe 1 devrait faire l'objet d'un paragraphe distinct fixant le délai de prescription applicable en vertu du projet de convention, et que les alinéas *a* et *b* de l'actuel paragraphe 1 devraient constituer un paragraphe 2 définissant le moment à partir duquel le délai de prescription commence à courir. Il a été noté qu'un arrangement analogue avait été adopté dans l'article 16 de la Convention d'Athènes de 1974.

7. Le Comité a adopté en tant que paragraphe 1 de cet article le texte suivant :

"*Article 20*

"1. Toute action [en dommages-intérêts][1], se rapportant au transport de marchandises conformément à la présente Convention, est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été intentée dans un délai de deux ans."

[1] Le Groupe de travail propose de supprimer ces mots."

Paragraphe 1, alinéas a *et* b

"*a)* Dans le cas de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises ou de retard, à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises couvertes par le contrat;

b) Dans tous les autres cas, à partir du quatre-vingt-dixième jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi."

8. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir en substance l'alinéa *a*, mais en précisant qu'il s'appliquait aux cas où il y avait des livraisons successives et partielles de marchandises en vertu d'un contrat de transport visé par le projet de convention. Il a été noté que l'alinéa *a* servait à définir le délai de prescription pour toutes les actions résultant de circonstances dans lesquelles il y avait eu livraison totale ou partielle des marchandises en vertu du contrat de transport.

9. Il a été entendu que l'alinéa *b* servait à définir le délai de prescription applicable à toutes les actions résultant de circonstances où il n'y avait eu aucune livraison de marchandises en vertu du contrat de transport. Les propositions ci-après ont toutefois été formulées en vue de modifier les dispositions de l'alinéa *b* :

i) Préciser que la charge des marchandises pouvait être prise au chargeur par le transporteur ou par un transporteur substitué;

ii) Indiquer que, s'il n'y a pas eu prise en charge des marchandises par le transporteur, le délai de prescription commence à courir "le jour suivant le dernier jour auquel le chargeur aurait pu demander au transporteur de prendre en charge les marchandises conformément au contrat de transport";

iii) Prévoir que pour toutes les actions visées à l'alinéa *b*, c'est-à-dire que le transporteur ait ou non pris les marchandises en charge, le délai de prescription commence à courir "à partir du dernier jour auquel les marchandises auraient dû être livrées".

10. Il a été reconnu que la disposition de l'alinéa *b* en vertu de laquelle, dans certains cas, le moment à partir duquel le délai de prescription commençait à courir dépendant de "la date à laquelle le contrat a été établi" n'était pas satisfaisante, car la date de conclusion du contrat de transport n'avait pas nécessairement de rapport avec le moment auquel ce contrat était exécuté, et auquel il risquait d'y avoir des réclamations.

11. Il a été question du cas dans lequel un transporteur ne livrait pas les marchandises pendant longtemps, mais n'encourait cependant aucune responsabilité pour "retard à la livraison" en application du paragraphe 2 de l'article 5, car il avait pris toutes les mesures voulues pour effectuer cette livraison, comme par exemple dans le cas des navires bloqués dans le canal de Suez pendant plusieurs années après la fermeture du canal. On a fait remarquer qu'aux termes du libellé existant de l'alinéa *b* et des deux premières propositions mentionnées au paragraphe 9 ci-dessus, le destinataire devrait, dans un tel cas, considérer les marchandises comme perdues au sens du paragraphe 3 de l'article 5, et intenter une action pour perte totale, même s'il savait que la marchandise n'était pas perdue et n'était pas une marchandise périssable. En effet, si ce destinataire n'intentait pas une action pour perte totale de la marchandise et si la marchandise lui était livrée endommagée au bout de deux ans, il perdait toute possibilité d'agir du fait de la prescription. Pour résoudre ce problème, on a proposé que l'alinéa *b* prévoie qu'en ce qui concerne les actions intentées en vertu de cet alinéa le délai de prescription commence à courir "à partir du dernier jour auquel les marchandises auraient dû être livrées".

12. On a répondu que les dispositions du paragraphe 3 de l'article 5, en vertu duquel les marchandises peuvent être considérées comme perdues dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison et le délai de deux ans prévu à l'article 20, suffisaient pour assurer la protection des demandeurs.

13. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé que l'alinéa *b* devrait indiquer en substance que, pour les actions intentées en vertu dudit alinéa, le délai de prescription commencerait à courir "à partir du dernier jour auquel les marchandises auraient dû être livrées".

Proposition d'addition au paragraphe 1

14. Le Comité a étudié l'opportunité d'ajouter au paragraphe 1 une disposition spéciale concernant le moment à partir duquel commencerait à courir le délai de prescription pour les actions intentées contre les chargeurs ou les destinataires en vertu de la Convention. Il a été proposé que ce délai commence à courir à partir "de la date prévue de la livraison".

15. On a fait remarquer qu'une telle disposition spéciale était superflue, étant donné que les dispositions générales des alinéas *a* et *b* du paragraphe 1 prévoyaient déjà un point de départ adéquat du délai de prescription applicable aux actions intentées contre les chargeurs ou les destinataires. Il a été souligné en outre que l'expression "de la date prévue de la livraison" était vague et que tous les contrats de transport ne précisaient pas de "date prévue de livraison".

16. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas ajouter à cet article de disposition spéciale concernant le moment à partir duquel commencerait à courir le délai de prescription pour les actions intentées contre les transporteurs ou les destinataires en vertu de la Convention.

17. Le Comité a fondu les alinéas *a* et *b* en un seul paragraphe et a adopté en tant que paragraphe 2 de l'article 20 le texte suivant :

"2. Le délai de prescription commence à courir le jour où le transporteur a livré les marchandises ou, dans les cas où les marchandises n'ont pas été livrées, le dernier jour où elles auraient dû l'être."

Paragraphe 2

"2. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai."

18. Le Comité a examiné sans la retenir une suggestion tendant à modifier le libellé de ce paragraphe pour l'aligner sur l'article 28 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. Il a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'introduire dans le projet de convention des dispositions complexes concernant le calcul du délai de prescription.

19. Le Comité a conservé le texte de ce paragraphe qui est devenu le paragraphe 3.

Paragraphe 3

"3. Le délai de prescription peut être prolongé par une déclaration du transporteur ou par voie d'accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit."

20. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 3.

21. Il a été décidé, cependant, de revoir la rédaction de ce paragraphe, en tenant compte du fait que, la portée de l'article 20 ayant été élargie, celui-ci vise maintenant toutes les actions en dommages et intérêts concernant un contrat de transport auquel s'applique la Convention, et en tenant compte également du libellé du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.

22. Le Comité a adopté le texte suivant qui est devenu le paragraphe 4 de l'article 20 :

"4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le cours du délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée à l'auteur de la réclamation. Cette déclaration peut être renouvelée."

Paragraphe 4

"4. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article s'appliquent selon les cas à toute responsabilité du transporteur substitué ou des préposés ou mandataires du transporteur ou du transporteur substitué."

23. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de supprimer le paragraphe 4 qui n'était plus nécessaire depuis l'élargissement de la portée de l'article 20.

Paragraphe 5

"5. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation."

24. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 5, mais d'en revoir la rédaction compte tenu de la portée élargie de l'article 20, et des risques de conflit entre les dispositions de ce paragraphe et celles d'autres accords internationaux.

25. Le Comité a adopté le texte suivant :

"5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation."

Proposition d'addition à l'article 20

26. Le Comité a étudié l'opportunité d'ajouter à l'article 20 un paragraphe disposant que, sous réserve des dispositions dudit article, la prolongation du délai de prescription dans les cas de fraude ou de *force majeure*, l'interruption du cours de la prescription et le calcul du délai de prescription seraient régis par la loi du for.

27. Il a été souligné que le paragraphe proposé visait à limiter les cas dans lesquels la loi du tribunal saisi pouvait être invoquée pour prolonger le délai de prescription de deux ans prévu par l'article 20.

28. A l'issue de ses délibérations, le Comité s'est prononcé contre l'insertion du paragraphe proposé, car les motifs de prolongation, d'interruption ou de suspension du délai de prescription variaient beaucoup selon les systèmes juridiques appliqués par les différents pays. Il a également été souligné que, dans un certain nombre de systèmes juridiques, la prescription de l'action était considérée comme une question de fond et non pas comme une question de procédure.

Article 21

"Article 21. — Compétence

"1. Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé :

"*a*) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

"*b*) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

"*c*) Le port de chargement;

"*d*) Le port de déchargement;

"*e*) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.

"2. *a*) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire;

"*b*) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

"3. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

"4. *a*) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

"*b*) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

"*c*) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

"5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable."

Article dans son ensemble

1. Le Comité a examiné une proposition tendant à ce que l'article tout entier soit supprimé.

2. Les raisons suivantes ont été données en faveur de la suppression de l'article :

a) Le paragraphe 1 de l'article donnait au demandeur le droit de choisir entre plusieurs juridictions pour intenter une action. Ce droit était accordé à tout demandeur, qu'il s'agisse d'un chargeur ou d'un transporteur, mais dans la pratique les actions visant à faire respecter des droits conférés par la Convention seraient intentées par des chargeurs. On accordait donc aux chargeurs un avantage dont ne bénéficieraient pas les transporteurs, ce qui entraînait un déséquilibre.

b) La plupart des législations nationales permettaient au demandeur d'intenter une action dans l'un des lieux prévus aux alinéas *a*, *b*, *d* et *e* du paragraphe 1. Il n'était donc pas nécessaire d'inclure dans la Convention une disposition accordant expressément ce droit au demandeur.

c) Le fait de donner au demandeur le choix entre plusieurs juridictions pour intenter une action risquait dans certains cas de causer des difficultés au transporteur. Par exemple, lorsqu'à l'occasion d'un seul accident des marchandises appartenant à différents chargeurs étaient endommagées, chacun d'eux pouvait intenter une action devant une juridiction différente.

d) Le droit d'intenter une action, à son choix, devant l'une des diverses juridictions prévues dans le paragraphe était accordé au demandeur même dans le cas où les parties avaient au préalable convenu d'une seule juridiction exclusive, ce qui était contraire au principe généralement accepté selon lequel les parties devaient respecter les accords qu'elles avaient passés entre elles.

e) L'article n'unifiait pas les règles en matière de compétence, puisqu'il donnait au demandeur le droit de choisir entre plusieurs juridictions pour intenter une action.

f) L'article n'était pas nécessaire pour assurer la protection des chargeurs, puisque dans la pratique les transporteurs n'imposaient pas aux chargeurs des clauses conférant une compétence exclusive à des fors convenant uniquement aux transporteurs.

3. A l'appui du maintien de l'article on a fait valoir les arguments suivants :

a) Les connaissements et autres documents constatant des contrats de transport par mer étaient souvent des contrats d'adhésion que le chargeur était contraint d'accepter, car le transporteur se trouvait dans une position de force. Ils contenaient souvent des clauses conférant une compétence exclusive à un for convenant uniquement au transporteur pour connaître des différends nés des contrats de transport. Comme, dans la pratique, il était très difficile au chargeur d'intenter une action devant un tel for, ces clauses avaient pour effet de mettre le transporteur à l'abri d'éventuelles actions exercées contre lui. L'article 21 était donc nécessaire pour garantir que le chargeur puisse intenter une action devant un for où il lui serait commode de le faire.

b) Les dispositions de l'article 21 représentaient un compromis acceptable visant à protéger tant les intérêts des demandeurs qui, en vertu des paragraphes 1 et 2, pouvaient choisir un for à leur convenance que ceux des défendeurs qui, en vertu des dispositions du paragraphe 2, ne pouvaient être poursuivis devant un for autre que ceux précisés aux paragraphes 1 et 2.

c) Les dispositions du paragraphe 1 ne créaient aucun déséquilibre, en ce sens qu'elles donnaient à tout demandeur, qu'il s'agisse d'un transporteur ou d'un chargeur, le droit de choisir entre plusieurs fors.

4. Au cours des débats, il a également été proposé que l'article 21 soit modifié de façon à n'accorder au demandeur le droit de choisir entre les diverses juridictions prévues au paragraphe 1 que lorsque les parties n'avaient pas convenu au préalable d'une juridiction exclusive.

5. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir l'article 21.

Paragraphe 1

6. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :

a) Modifier la phrase introductive de ce paragraphe de façon à disposer que, lorsqu'une action était intentée dans un Etat contractant, le choix du tribunal compétent soit effectué en vertu des règles de procédure en vigueur dans cet Etat.

b) Supprimer le mot "contractant" après le mot "Etat".

c) Remplacer le libellé actuel de l'alinéa *b* par le libellé suivant :

"*b*) Le lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat."

7. A l'appui de la proposition dont il est question à l'alinéa *a* du paragraphe 6 ci-dessus, on a fait valoir que lorsqu'une action était intentée dans un Etat contractant sur le territoire duquel était situé l'un des lieux prévus aux alinéas *a* et *e*, la phrase introductive du paragraphe 1 de l'article 21 ne précisait pas devant quel tribunal l'action pouvait être intentée. On s'est largement accordé à penser que le choix de ce tribunal devait être déterminé en vertu des règles de procédure de l'Etat contractant intéressé et que la phrase introductive devait être modifiée afin de préciser ce point.

8. *a*) A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa *b* du paragraphe 6 ci-dessus, on a fait valoir que si le mot "contractant" était maintenu, les tribunaux d'Etats non contractants refuseraient peut-être de se déclarer compétents dans des cas où ils reconnaîtraient l'être si ce mot était supprimé. On a fait observer que les connaissements et autres documents constatant les contrats de transport contiendraient fréquemment une clause stipulant que le contrat était régi par les dispositions de la Convention. Si une action était intentée dans un Etat non contractant à l'occasion d'un litige découlant d'un contrat contenant une telle disposition, les tribunaux de l'Etat non contractant appliqueraient l'article 21 qui faisait partie du droit applicable choisi par les parties pour régir le contrat, et pourraient se déclarer incompétents du fait qu'en vertu de l'article 21 l'action ne pouvait être intentée que dans un Etat contractant. On a fait remarquer qu'un tel déni de compétence pourrait sérieusement limiter l'application de la Convention pendant la période qui suivrait immédiatement son entrée en vigueur, et où de nombreux Etats n'y seraient pas encore partie.

b) Contre cette proposition, on a fait valoir que la suppression du mot "contractant" n'obligerait pas les tribunaux des Etats non contractants à se déclarer compétents dans des cas où ils ne le feraient pas si ce mot était maintenu. Les tribunaux des Etats non contractants trancheraient cette question en se fondant sur leur propre législation en matière de compétence sans se préoccuper du contenu de la Convention. Ils ne considéreraient pas non plus le fait que la Convention ait été adoptée comme le droit applicable au contrat de transport comme un élément concluant au moment de décider s'ils devaient se déclarer compétents ou non. En particulier, les Etats qui étaient parties à la Convention de Bruxelles de 1924 sans l'être à la nouvelle Convention appliqueraient la Convention de Bruxelles de 1924 lorsque celle-ci était applicable.

9. Après délibération, le Comité a décidé de supprimer le mot "contractant".

10. A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa *c* du paragraphe 6 ci-dessus, on a fait observer qu'en vertu de l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 21 tel qu'il était actuellement libellé un défendeur pourrait être poursuivi dans un lieu où il avait une succursale ou une agence par l'intermédiaire de laquelle il avait conclu un contrat de transport. Toutefois, il se pouvait qu'il ne soit pas en mesure de se défendre convenablement dans un lieu où il n'avait qu'une succursale ou une agence. Le nouveau libellé proposé empêcherait qu'une action soit intentée dans un tel lieu et aurait en plus le mérite d'harmoniser l'alinéa *b* du paragraphe 1 et l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention d'Athènes de 1974. Contre cette proposition, on a fait valoir que si un défendeur avait

conclu un contrat de transport avec un demandeur par l'intermédiaire d'une succursale ou d'une agence, il était juste de permettre au demandeur d'intenter une action dans le lieu où était située la succursale ou l'agence. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

Paragraphe 2

11. Le Comité a examiné des propositions tendant :

a) A supprimer ce paragraphe et à ajouter le paragraphe ci-après en tant que dernier paragraphe de l'article 21 :

"Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application de conventions internationales fixant des compétences particulières en matière de créances nées du contrat de transport par mer."

b) A remplacer la première phrase de ce paragraphe par la phrase suivante :

"Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout navire appartenant au même propriétaire a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat."

12. En faveur de la proposition mentionnée au paragraphe 11, *a*, ci-dessus, on a fait valoir les arguments suivants :

i) Les dispositions du paragraphe 2 étaient incompatibles avec l'article 7 de la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer[f]. En particulier, la deuxième phrase de l'alinéa *a* de ce paragraphe prévoyant que, dans certaines conditions, le demandeur devait, à la requête du défendeur, porter l'action devant une autre juridiction, était incompatible avec les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1952. Il pourrait donc être difficile aux Etats parties à la Convention de Bruxelles de 1952 de devenir parties à la présente Convention;

ii) Les dispositions figurant dans ce paragraphe dérogeaient au principe juridique et politique fondamental selon lequel les navires d'Etat étrangers jouissent en toutes circonstances de l'immunité de juridiction. Ce paragraphe était donc inacceptable, et, s'il était retenu, il serait très difficile à certains Etats de devenir parties à la Convention. Le représentant de l'URSS a déclaré que si l'on conservait le paragraphe 2 de l'article 21, il serait absolument nécessaire de le compléter par une disposition indiquant clairement et sans ambiguïté qu'il était inapplicable aux navires d'Etat qui, en droit international, devaient jouir de l'immunité de juridiction. De l'avis du représentant de l'URSS, il serait extrêmement difficile d'adopter la Convention en l'absence d'une telle disposition;

iii) Les règles de procédure de nombreux Etats n'admettaient pas que le demandeur soit tenu de porter une action devant une autre juridiction à la requête du défendeur. Cette disposition serait donc sans effet;

iv) La suppression de ce paragraphe réduirait le nombre de juridictions devant lesquelles le demandeur pouvait à son choix porter une action née d'un contrat de transport; elle favoriserait donc l'uniformité et empêcherait les abus auxquels pouvait donner lieu une trop grande liberté dans le choix du for.

13. Les arguments suivants ont été avancés à l'encontre de cette proposition :

i) Les dispositions du paragraphe 2 n'étaient pas incompatibles avec l'article 7 de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer. Le paragraphe 3 de l'article 7 de cette convention visait le cas où les parties avaient convenu de porter le litige qui avait donné lieu à la saisie devant un tribunal autre que celui du lieu de la saisie, et permettait au demandeur d'intenter une action devant la juridiction convenue. Puisque le paragraphe 3 de l'article 23 du projet de convention exigeait que le connaissement ou tout document écrit constatant le contrat de transport contienne une mention selon laquelle le transport était régi par les dispositions de la Convention, les parties auraient accepté, du simple fait de l'existence d'une telle mention, de soumettre leur litige aux juridictions spécifiées dans l'article 21 du projet de convention, qui seraient donc des juridictions convenues au sens du paragraphe 3 de l'article 7 de la Convention de Bruxelles de 1952;

ii) Le paragraphe 2 n'envisageait que le cas où un navire "a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur" dans l'Etat où la saisie avait eu lieu. Un navire d'Etat étranger ne pouvait donc pas être saisi, dans une juridiction qui reconnaissait le principe de l'immunité absolue de saisie des navires d'Etat étrangers. En outre, il n'était pas souhaitable de reconnaître expressément dans une convention internationale l'immunité absolue de saisie des navires d'Etat étrangers, la législation de certains Etats refusant l'immunité de saisie aux navires d'Etat étrangers se livrant à des activités purement commerciales;

iii) Dans certains Etats, la saisie d'un navire était considérée par le propriétaire des marchandises comme le seul moyen efficace de faire valoir une créance contre un transporteur étranger. Le paragraphe 2 constituait donc un compromis utile du fait qu'il protégeait le droit de saisie existant dans ces Etats sans créer un droit de saisie dans les autres Etats qui deviendraient parties à la Convention;

iv) Il était souhaitable de laisser au défendeur le droit de porter l'action devant l'une des juridictions énumérées au paragraphe 1 de l'article 21 car la saisie pouvait s'être produite dans un pays n'ayant aucun rapport avec le contrat de transport sur lequel était fondée l'action du demandeur et devant les tribunaux duquel il serait injuste que le défendeur doive se défendre.

14. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 2 de l'article 21 et de ne pas ajouter le nouveau paragraphe proposé.

15. Le représentant de l'URSS a déclaré qu'il ne pouvait appuyer la décision mentionnée au paragraphe 14 ci-dessus pour les motifs invoqués plus haut au paragraphe 12, ii.

16. On a fait valoir à l'appui de la proposition figurant à l'alinéa *b* du paragraphe 11 ci-dessus que son adoption permettrait d'étendre les effets de la saisie dans les Etats qui reconnaissaient déjà un droit de saisie. On a également fait observer que cette extension n'était pas incompatible avec les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter cette proposition.

Paragraphes 3 et 4

17. Après délibération, le Comité a décidé d'adopter le texte de ces paragraphes étant entendu que les mots "paragraphes 1 et 2" seraient remplacés dans chacun de ces paragraphes par les mots "paragraphes 1 ou 2".

Paragraphe 5

18. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe sans le modifier.

19. A l'issue des délibérations évoquées aux paragraphes 1 à 18 ci-dessus, le Comité a décidé de libeller l'article 21 comme suit :

"Article 21. — Compétence

"1. Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel il est situé et dans la juridiction duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

"*a*) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

"*b*) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

"*c*) Le port de chargement ou le port de déchargement;

"*d*) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

[f] Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.

"2. *a*) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire;

"*b*) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

"3. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

"4. *a*) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

"*b*) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

"*c*) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

"5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable."

Article 22

"*Article 22. — Arbitrage*

"1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage.

"2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur :

"*a*) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :

"i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou

"ii) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou

"iii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu.

"*b*) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.

"3. L'arbitre ou le tribunal arbitral doit appliquer les règles de la présente Convention.

"4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées être incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

"5. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport."

Article dans son ensemble

1. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer l'article 22 dans son ensemble.

2. En faveur de la suppression de cet article, on a fait valoir les arguments suivants :

a) En matière d'arbitrage commercial, il était d'usage que le lieu où la procédure d'arbitrage pouvait être engagée soit fixé dans la clause compromissoire. Or les dispositions de l'article 22 étaient incompatibles avec cette pratique puisqu'elles prévoyaient que la procédure d'arbitrage pouvait être engagée au choix du demandeur dans l'un des divers lieux énumérés au paragraphe 2, *a*, même s'il ne s'agissait pas du lieu d'arbitrage convenu entre les parties. Elles étaient également contraires au principe selon lequel les parties devaient respecter les accords qu'elles avaient conclus.

b) L'article 22 ruinerait les efforts entrepris par de nombreux organismes internationaux pour que l'on recoure plus fréquemment à la procédure d'arbitrage pour régler les différends. L'incertitude quant au lieu que le demandeur pourrait choisir pour engager la procédure d'arbitrage détournerait les parties du recours à l'arbitrage.

3. On a avancé en faveur du maintien de l'article 22 les arguments suivants :

a) Cet article complétait utilement l'article 21 de la Convention qui visait à protéger le demandeur. Si, tout en conservant l'article 21, on supprimait l'article 22, les clauses conférant une compétence exclusive à des tribunaux favorables au seul défendeur, que ce dernier avait imposées au demandeur parce que son pouvoir de négociation était supérieur, seraient remplacées par des clauses également imposées, stipulant que tous les différends devraient être réglés par voie d'arbitrage en un lieu ne convenant qu'au défendeur.

b) L'adoption de l'article 22 qui visait uniquement à éviter les abus auxquels l'arbitrage pouvait donner lieu dans un domaine particulier limité ne compromettrait en rien les efforts entrepris pour promouvoir l'arbitrage en tant que moyen de règlement des différends.

4. Le Comité a examiné également une proposition selon laquelle il conviendrait, plutôt que de supprimer l'article 22, d'en modifier le libellé de façon à ce que le demandeur ne puisse choisir le lieu où il engagerait la procédure d'arbitrage que si aucun accord n'avait été conclu sur ce point entre les parties.

5. Après délibération, le Comité a décidé de conserver cet article[8].

Paragraphe 1

6. Le Comité a examiné une proposition visant à insérer dans ce paragraphe les mots "par écrit", le paragraphe 1 se lisant alors comme suit :

"1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir par écrit que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage."

7. Les délégations favorables à cette proposition ont fait valoir qu'un pacte compromissoire ayant pour conséquence d'exclure la compétence des tribunaux, il était souhaitable que l'on exige la preuve écrite de son existence. De nombreuses délégations se sont accordées à reconnaître le bien-fondé de cette proposition que le Comité, après délibération, a décidé d'adopter.

Paragraphe 1 bis

8. Le Comité a examiné une proposition visant à insérer, après le paragraphe 1 de l'article 22, un nouveau paragraphe 1 *bis* :

"Si une charte-partie dispose que les litiges découlant de son exécution sont soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à cette charte-partie ne spécifie pas, par clause expresse, que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut invoquer cette disposition [aux fins de soumettre les litiges découlant du connaissement à l'arbitrage] contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi."

[8] Une minorité substantielle de délégations a formulé des réserves à l'égard du libellé actuel de l'article 22 et s'est déclarée favorable à la suppression de l'article.

9. On a fait observer que le Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED avait émis une suggestion semblable. L'insertion d'une telle disposition ayant été jugée souhaitable à l'unanimité, le Comité, après délibération, a décidé de l'adopter une fois qu'elle aurait été libellée de façon appropriée.

Paragraphe 2

10. Le Comité a examiné une proposition visant à modifier ce paragraphe de façon à ce que le demandeur n'ait la possibilité de choisir le lieu où engager la procédure d'arbitrage que si ce dernier n'avait pas été préalablement convenu entre les parties. On a fait valoir à l'appui de cette proposition qu'elle garantirait la liberté contractuelle qui était généralement à la base de la procédure d'arbitrage. En revanche, certains se sont déclarés opposés à cette proposition parce qu'elle permettrait à un défendeur disposant d'un pouvoir de négociation supérieur d'imposer au demandeur le lieu de son choix. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas adopter cette proposition.

Paragraphe 3

11. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe.

Paragraphe 4

12. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer ce paragraphe parce que la Convention ne devait pas priver d'effet les accords relatifs à la procédure d'arbitrage conclus par les parties avant qu'un différend ne surgisse. On a fait valoir cependant qu'il était nécessaire de maintenir ce paragraphe pour que les paragraphes 2 et 3 de l'article 22 produisent leur effet. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe.

Paragraphe 5

13. Après délibération, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe.

14. A l'issue des délibérations évoquées aux paragraphes 1 à 13 ci-dessus, le Comité a décidé de libeller l'article 22 comme suit :

"*Article 22. — Arbitrage*

"1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront prévoir, par une convention attestée par écrit, que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera soumis à l'arbitrage.

"2. Si une charte-partie dispose que les litiges découlant de son exécution sont soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à cette charte-partie ne spécifie pas, par clause expresse, que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut invoquer cette disposition contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi.

"3. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur :

"*a*) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé

"i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle,

"ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu, ou

"iii) Le port de chargement ou le port de déchargement,

"*b*) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin par la clause ou le pacte compromissoire.

"4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

"5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article seront réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

"6. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport."

Article 23

Paragraphe 1

"SIXIÈME PARTIE. — DÉROGATIONS À LA CONVENTION

"*Article 23. — Clauses contractuelles*

"Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport, est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle."

1. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer la référence à "tout autre document constatant le contrat de transport". A l'appui de cette proposition on a avancé l'argument qu'une telle suppression était justifiée par la différence existant, sur le plan juridique, entre ces contrats et les connaissements.

2. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas retenir cette proposition et a adopté le paragraphe 1 sans modification.

Paragraphe 2

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention."

3. Le Comité a adopté le paragraphe 2 tel quel.

Paragraphe 3

"3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente convention et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle."

4. Le Comité a examiné les propositions suivantes :

a) Suppression de ce paragraphe;

b) Adjonction à ce paragraphe d'une disposition établissant clairement que la Convention s'applique à un connaissement ou à tout autre document constatant le contrat de transport, même s'il ne contient pas une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la Convention;

c) Suppression des mots "et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou du destinataire est nulle".

5. A l'appui de la proposition mentionnée à l'alinéa *a* du paragraphe 4 ci-dessus, il a été affirmé que le paragraphe 3 était inutile et que le fait d'exiger une mention expresse allait à l'encontre de la tendance actuelle à la simplification des documents commerciaux. Contre la proposition visant à la suppression dudit paragraphe, on a signalé que l'inclusion d'une clause *paramount* était prévue par d'autres conventions réglementant les transports et pouvait se révéler utile dans les cas où la Convention s'appliquerait en vertu de l'article 2, comme, par exemple, lorsque le port de chargement est situé dans un Etat contractant, et qu'une action concernant des pertes ou des dommages est intentée dans un port de déchargement situé dans un Etat non contractant. Dans ces cas, la clause *paramount* garantirait l'application de la Convention.

6. Après délibération, le Comité a décidé de rejeter la proposition tendant à supprimer ce paragraphe.

7. En ce qui concerne la proposition figurant à l'alinéa *b* du paragraphe 4 ci-dessus, le Comité a jugé que l'adjonction proposée ne s'imposait pas étant donné que la Convention s'appliquait, en vertu de l'article 2, même dans les cas où le connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport ne stipulerait pas expressément que le transport était régi par les dispositions de la Convention. Le Comité n'a donc pas retenu cette proposition.

8. En ce qui concerne la proposition figurant à l'alinéa *c* du paragraphe 4 ci-dessus, le Comité a estimé que les mots "et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle" devraient être maintenus, car ils offraient une indication utile aux tribunaux qui seraient saisis d'une affaire en vertu de la Convention.

9. Après délibération, le Comité a adopté le paragraphe 3 sans le modifier.

Paragraphe 4

"4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire."

10. Le Comité a examiné une proposition tendant à supprimer ce paragraphe en raison du peu d'utilité pratique et de l'obscurité de ses dispositions. Cette proposition n'ayant pas été appuyée, le Comité a décidé de ne pas la retenir et a adopté le paragraphe 4 dans sa forme initiale.

Article 24

"*Article 24. — Avaries communes*

"1. Rien dans la présente Convention n'empêche l'application des dispositions relatives aux avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale. Toutefois, au cas où le destinataire doit contribuer aux avaries communes, le transporteur sera tenu d'indemniser le destinataire en vertu des règles de la présente Convention relatives à la responsabilité pour pertes ou dommages causés aux marchandises."

1. Le Comité a examiné les propositions suivantes tendant à :

a) Changer le libellé de l'article 24 de manière à ce qu'il n'annule pas la Règle D des Règles d'York et d'Anvers;

b) Changer le libellé de la deuxième phrase de l'article 24 de manière à ce que le propriétaire des marchandises ne soit pas autorisé à se faire indemniser par le transporteur de sa contribution à des avaries communes dues à une erreur de navigation;

c) Supprimer l'article 24;

d) Remplacer le texte actuel de l'article 24 par le texte suivant :

"Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application de dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

"A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent aussi si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage."

2. Au cours des débats, on a fait remarquer que la Règle D des Règles d'York et d'Anvers telle qu'elle avait été révisée à Hambourg en 1974 stipulait que "lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie en raison d'une telle faute". On a fait observer qu'en définitive l'effet de l'article 24 était que si le transporteur était responsable en vertu des dispositions de la Convention, il était tenu de contribuer aux avaries communes et que le droit de demande reconventionnelle au titre d'avaries communes était régi par les dispositions de la Convention comme s'il s'agissait d'une action fondée sur la perte ou des dommages causés aux marchandises. Pourtant, il y avait des cas où il était douteux que le transporteur fût responsable; s'il n'était pas responsable en vertu de la Convention, une action engagée pour obtenir le remboursement de la contribution échouerait étant donné qu'elle ne serait pas engagée à raison d'un dommage en application de la Convention.

3. De l'avis général, le texte proposé, qui se trouve à l'alinéa *d* du paragraphe 1 ci-dessus, était acceptable et le Comité a exprimé son accord avec cette proposition quant au fond. Après délibération, le Comité a décidé de libeller l'article 24 comme suit :

"*Article 24. — Avaries communes*

"1. Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

"2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent aussi si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage."

Article 25

Paragraphe 1

"*Article 25. — Autres conventions*

"1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer."

1. Le Comité n'a pas retenu la proposition tendant à ce que ce paragraphe soit supprimé et l'a adopté sous sa forme actuelle.

Paragraphe 2

"2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

"*a*) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou

"*b*) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne."

2. Le Comité a examiné la proposition tendant à ce que la Convention de Bruxelles de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires soit ajoutée aux conventions mentionnées à l'alinéa *a* du paragraphe 2. Il n'a pas retenu cette proposition étant donné que le paragraphe 2 concerne essentiellement le type de responsabilité visé dans la Convention de Vienne et la Convention de Paris.

Proposition d'inclusion d'un nouveau paragraphe 3

3. Le Comité a examiné la proposition tendant à ce que l'on ajoute un nouveau paragraphe 3 ainsi conçu :

"Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte ou d'un dommage dont la responsabilité incombe au transporteur en vertu de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages."

4. Il y a eu accord général sur le fait qu'il devrait être spécifié dans la Convention que celle-ci ne s'appliquait pas au transport de bagages par mer. Il a été suggéré qu'il suffirait pour cela de modifier la définition des marchandises qui figurait au paragraphe 4 de l'article premier du projet de convention. Le Comité n'a pas retenu cette suggestion en arguant du fait que ce n'était pas la nature des marchandises, en l'occurrence des bagages appartenant à des passagers, qui excluait l'application de la Convention, mais le fait que ces marchandises étaient transportées en vertu d'un contrat de transport par mer d'un passager ou d'un passager et de ses bagages. Après en avoir délibéré, le Comité a adopté un nouveau paragraphe 3 libellé comme suit :

"3. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison causés à des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages."

Projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales

1. Le Comité était saisi d'un projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales relatives à la Convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Secrétariat (A/CN.9/115)*. Le Comité n'a pas pris de décision sur ce projet d'articles car il a estimé qu'il valait mieux laisser ce soin à la Conférence de plénipotentiaires qui se réunira pour adopter la convention sur le transport de marchandises par mer.

2. Le Comité a recommandé que la Commission prie le Secrétariat d'établir le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales de la convention sur le transport de marchandises par mer, en se fondant sur le projet publié sous la cote A/CN.9/115 et les propositions examinées aux paragraphes 3 à 13 ci-dessous. Le Comité a cru comprendre que le Secrétariat adresserait le texte de la convention, ainsi que le projet d'articles sur les dispositions finales qu'il devait établir, aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour permettre aux gouvernements de formuler leurs observations sur le projet d'articles concernant les dispositions finales. Les commentaires des gouvernements seraient soumis à la Conférence de plénipotentiaires.

3. On a fait observer que le projet d'articles concernant les dispositions finales que doit établir le Secrétariat devrait contenir une disposition prévoyant qu'un Etat contractant peut également décider que les règles de la Convention sont applicables au transport national.

4. Les propositions des représentants en ce qui concerne les dispositions finales ont porté sur les dispositions relatives aux mesures d'application et à l'entrée en vigueur de la convention et sur l'addition d'un article traitant des problèmes particuliers qui découlent des transports intermodaux.

a) *Mesures d'application*

5. Le représentant d'un Etat doté d'un système de gouvernement fédéral (Etats-Unis) a émis l'avis que la clause relative à l'Etat fédéral figurant au paragraphe 1 du projet d'articles sur les mesures d'application[i] était inutile. Le représentant d'un autre Etat fédéral (l'Australie) a fait observer que le paragraphe 1 poserait des problèmes dans son pays en raison de la Constitution qui y était en vigueur.

6. On a fait remarquer que l'extension du champ d'application du projet de convention pouvait créer certains problèmes pour les Etats dotés d'un système de gouvernement fédéral.

b) *Entrée en vigueur*

7. Le Secrétariat a été prié d'ajouter aux variantes concernant l'entrée en vigueur du projet de convention proposées dans le document A/CN.9/115* une variante C où le critère retenu serait celui du volume des marchandises transportées par les Etats qui auraient ratifié la convention. On a fait valoir qu'une variante subordonnant l'entrée en vigueur du projet de convention au volume des marchandises transportées était souhaitable car on confirmerait ainsi que le projet de convention prenait en considération non seulement les intérêts des armateurs mais également ceux des chargeurs.

8. On a fait observer toutefois qu'il serait difficile d'obtenir des données statistiques sur le volume des marchandises pour un Etat déterminé et que faire dépendre l'entrée en vigueur de la convention uniquement du tonnage des marchandises transportées à partir d'un Etat serait donner une importance exagérée aux marchandises volumineuses de valeur relativement peu élevée. On a suggéré de se fonder plutôt sur la valeur des marchandises transportées.

9. Le Secrétariat a également été prié d'ajouter aux variantes proposées dans le document A/CN.9/115* concernant l'entrée en vigueur du projet de convention une variante selon laquelle il serait essentiellement tenu compte du nombre des Etats qui ratifieraient le projet de convention. On a fait observer que le nombre de ratifications requises devait être assez élevé afin que la convention n'entre en vigueur qu'après avoir été ratifiée par suffisamment d'Etats pour qu'elle s'applique à un pourcentage notable des transports maritimes commerciaux dans le monde.

10. Le Comité a examiné une proposition visant à supprimer la variante A concernant l'entrée en vigueur qui figure dans le document A/CN.9/115* et qui est inspirée du paragraphe 1 de l'article 49 de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974)[ii] qui n'avait pour but que de protéger les intérêts des armateurs en réglementant les relations qu'ils avaient entre eux alors que le projet de convention devait aussi tenir pleinement compte des intérêts des chargeurs. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé que toute décision définitive au sujet des deux variantes concernant l'entrée en vigueur qui figuraient dans le document A/CN.9/115* ainsi qu'au sujet des variantes mentionnées aux paragraphes 7 et 9 ci-dessus ne pourrait être prise que par la Conférence de plénipotentiaires qui examinera la question de l'adoption de la convention sur le transport de marchandises par mer.

---

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, IV,4.

[i] Le paragraphe 1 du projet d'articles sur l'application du projet de convention est ainsi conçu :

"1. Tout Etat contractant qui comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles [selon sa Constitution] des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, lors de la signature, de la ratification [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment amender cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration."

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, IV,4.

[ii] Le paragraphe 1 de l'article 49 de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974) est ainsi conçu :

"1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 24 Etats au moins dont le tonnage global représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial seront devenus parties contractantes à ladite Convention conformément à l'article 48. Aux fins du présent article, le tonnage retenu sera celui qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1973*, tableau 2, "World fleets — analysis by principal types", en ce qui concerne les navires de charge classique (y compris les bâtiments mixtes) et porte-conteneurs (entièrement cellulaires) à l'exclusion de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des grands lacs du Canada et des Etats-Unis d'Amérique."

11. On a fait mention des difficultés qui pourraient surgir si le projet de convention entrait en vigueur alors qu'un nombre important d'Etats était encore lié par la Convention de Bruxelles de 1924 ou le Protocole de Bruxelles de 1968. Il a été proposé que tout Etat ratifiant le projet de convention soit tenu de dénoncer formellement la Convention de Bruxelles de 1924 et le Protocole de Bruxelles de 1968. Il a également été proposé de ne pas exiger la dénonciation simultanée de ces conventions.

c) *Addition d'un nouvel article aux dispositions finales concernant les transports multimodaux*

12. Le Comité a pris note de certaines propositions visant à ajouter un nouvel article au projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales reproduit dans le document A/CN.9/115*, afin d'éviter tout conflit entre le projet de convention et une éventuelle convention internationale sur les transports internationaux intermodaux. A cette fin, des projets d'articles ont été présentés par les représentants de l'Australie, de la Norvège et de la République fédérale d'Allemagne. Le nouvel article proposé par le représentant de l'Australie visait en outre à ce que le projet de convention s'applique à la partie du transport multimodal effectuée par mer tant qu'une Convention internationale sur les transports multimodaux n'aurait pas remplacé le projet de convention.

13. Le texte des nouveaux articles proposés par ces représentants était ainsi conçu :

a) *Australie*

"1. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises dont l'exécution exige que les marchandises soient transportées par mer entre deux Etats différents, mais ne s'appliqueront qu'à la portion du transport effectuée par mer.

"2. La présente Convention s'appliquera à la portion du transport effectuée par mer comme si elle faisait l'objet d'un contrat de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents au sens du paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention.

"3. Le présent article pourra cesser d'être appliqué à tout type de contrat de transport de marchandises lors de l'entrée en vigueur de toute convention ultérieure, si ladite convention régit ce type de contrat et comprend une disposition stipulant que la présente Convention cesse d'être applicable."

b) *République fédérale d'Allemagne*

"Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas au transport de marchandises par mer effectué dans le cadre d'un transport multimodal de marchandises si l'entrepreneur de transport multimodal est responsable pour la totalité du transport en vertu d'une convention internationale sur le transport multimodal de marchandises conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une de ses institutions spécialisées ou en vertu de dispositions de droit international donnant effet à ladite convention."

c) *Norvège*

"Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application d'une convention internationale relative aux contrats de transport de marchandises par deux ou plusieurs modes de transport, conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une des institutions spécialisées qui lui sont reliées."

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, IV,4.

ANNEXE II

Rapport du Comité plénier II relatif au règlement d'arbitrage de la CNUDCI

I. — INTRODUCTION

1. Le Comité plénier II a été créé par la Commission pour étudier le projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) figurant dans le document A/CN.9/112*. La section II du présent rapport résume, article par article, les principaux points qui ont été soulevés au cours des délibérations du Comité au sujet du projet de règlement. On a fait précéder le résumé de la discussion consacrée à chaque article du projet du texte de l'article en question, tel qu'il figure dans le document A/CN.9/112*.

2. Au cours de ses délibérations, le Comité a créé un certain nombre de groupes de rédaction *ad hoc* pour remanier le libellé de certains articles ou paragraphes.

3. Le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, tel qu'il a été approuvé par le Comité, forme la section III du présent rapport[a].

4. Le texte du projet de décision adopté par le Comité et soumis à la Commission forme la section IV du présent rapport[b].

5. Le Comité a adopté le présent rapport à sa 19e séance, tenue le 23 avril 1976.

II. — EXAMEN PAR LE COMITÉ DU PROJET RÉVISÉ DE RÈGLEMENT D'ARBITRAGE À UTILISER À TITRE FACULTATIF DANS LES ARBITRAGES *ad hoc* PORTANT SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL (RÈGLEMENT D'ARBITRAGE DE LA CNUDCI)

Titre du Règlement d'arbitrage

"Projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI)"

6. Le Comité a estimé que le titre devrait être modifié pour mieux indiquer quelles étaient les différentes utilisations possibles du Règlement. Le Comité a donc décidé que le titre du Règlement devrait se lire "Règlement d'arbitrage de la CNUDCI".

Article premier et article 2

"*Article premier*

"1. Le présent Règlement s'applique lorsque les parties à un contrat sont convenues, par une convention écrite se référant expressément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, de trancher conformément à ce dernier les litiges nés dudit contrat.

"2. On entend par "parties" les personnes physiques ou morales, y compris les personnes morales de droit public.

"3. On entend par "convention écrite" une clause compromissoire stipulée dans un contrat ou une convention d'arbitrage distincte, y compris une convention contenue dans un échange de lettres signées par les parties ou dans un échange de télégrammes ou de messages télex.

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, III,1.

[a] La section III du rapport contenant le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI tel qu'il a été approuvé par le Comité n'est pas reproduite. Les modifications apportées par la Commission au texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI tel qu'il a été approuvé par le Comité sont indiquées dans les paragraphes 52 et 53 du chapitre V du présent rapport et le texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI tel qu'il a été adopté par la Commission est reproduit au paragraphe 57 du chapitre V.

[b] La partie IV du rapport contenant le texte du projet de décision adopté par le Comité n'est pas reproduite. La décision adoptée par la Commission est reproduite au paragraphe 56 du chapitre V du présent rapport.

"4. On entend par "litiges nés dudit contrat", les litiges existants ou futurs qui naissent d'un contrat conclu entre les parties ou se rapportant audit contrat ou à une contravention audit contrat, à sa résolution ou à sa nullité.

"Article 2

"Les parties peuvent à tout moment convenir par écrit de modifier toute disposition du présent Règlement, y compris tous délais fixés par le présent Règlement ou conformément à celui-ci."

7. La discussion sur ces articles a été axée sur les propositions ci-après, tendant à :

a) Combiner le paragraphe 1 de l'article premier et l'article 2;

b) Supprimer l'obligation de passer un écrit prévue au paragraphe 1 de l'article premier et à l'article 2, et supprimer en conséquence le paragraphe 3 de l'article premier;

c) Supprimer le paragraphe 2 de l'article premier définissant les "parties";

d) Supprimer le paragraphe 4 de l'article premier définissant "les litiges nés dudit contrat".

8. Le Comité est convenu de combiner le paragraphe 1 de l'article premier et l'article 2 afin de préciser qu'en convenant de trancher leur litige conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI les parties peuvent convenir d'en modifier une disposition quelconque.

9. On a étudié la question de savoir s'il conviendrait de supprimer l'obligation de passer un écrit lorsque les parties conviennent de soumettre leurs litiges au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI ou d'en modifier les dispositions. Selon un point de vue, cette question devrait être réglée par le droit interne applicable. Selon un autre point de vue, il convenait de maintenir l'obligation de l'écrit dans la mesure où cela introduisait un élément de sécurité en ce qui concerne l'applicabilité du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI et toute modification qu'il pourrait être convenu d'y apporter. Il a été noté également que la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères ainsi que le droit interne de la plupart des pays exigeaient la forme écrite pour les conventions d'arbitrage.

10. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir l'obligation de l'écrit pour les conventions d'arbitrage prévoyant l'application du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI et pour tout accord concernant les modifications de ce règlement. Toutefois, le Comité a supprimé le paragraphe 3 de l'article premier définissant l'expression "convention écrite", la question de savoir si l'obligation de l'écrit a été respectée dans un cas particulier devant être tranchée par le droit interne applicable.

11. La décision de supprimer le paragraphe 2 de l'article premier, définissant le terme "parties" de façon à inclure "les personnes morales de droit public", a fait l'objet d'un accord général. Les membres du Comité ont convenu que la question de déterminer si "une personne morale de droit public" pouvait conclure une convention prévoyant que les différends seraient soumis à l'arbitrage conformément au Règlement de la CNUDCI était une question qui devait être tranchée par le droit interne applicable.

12. Le Comité a étudié les rapports existant entre le Règlement et les dispositions de droit interne applicables à l'arbitrage. Il a été décidé que l'inclusion, uniquement dans certains articles du Règlement, d'une disposition indiquant que l'article en question était subordonné au droit interne applicable en matière d'arbitrage risquerait de conduire à un raisonnement *a contrario* en ce qui concerne d'autres articles dont une telle disposition serait absente. Le Comité a donc décidé d'introduire à l'article premier une mention générale indiquant que toutes les dispositions du Règlement étaient subordonnées au droit interne applicable en matière d'arbitrage.

13. Le Comité a étudié une proposition visant à supprimer, comme étant superflu, le paragraphe 4 de l'article premier, qui définissait "les litiges nés dudit contrat". Etant donné que la définition de ces termes ne visait qu'à préciser quels types de litiges seraient couverts par la convention d'arbitrage prévoyant l'application du Règlement de la CNUDCI, il a été décidé de modifier le paragraphe 1 de l'article premier de façon que cela y soit prévu et de supprimer le paragraphe 4 de cet article.

Article 3

Paragraphe 1

"1. Aux fins du présent Règlement, une notification, une communication ou une proposition adressée par une partie à l'autre est réputée être arrivée à destination le jour de sa remise à la résidence habituelle ou au siège de l'autre partie ou, à défaut, à sa dernière résidence ou son dernier siège connu."

14. La discussion concernant le paragraphe 1 de l'article 3 a porté principalement sur les délais et les conditions à observer pour la "remise" d'une notification ou communication adressée à une partie.

15. Le Comité a examiné une suggestion tendant à ce que ce paragraphe contienne une disposition qui établirait une présomption de remise après expiration d'un certain délai. Cette suggestion n'a pas été adoptée, les raisons étant que c'était le droit interne applicable qui devait établir les présomptions de remise.

16. Une proposition tendant à ce que la "remise" soit réputée avoir été faite en bonne et due forme lorsqu'elle a été effectuée conformément au droit interne applicable au lieu de la remise a été examinée mais n'a pas été retenue, car la partie adressant la communication serait alors contrainte de connaître le droit interne applicable dans chaque localité où il pourrait être nécessaire d'adresser une communication au cours de la procédure arbitrale.

17. Le Comité a décidé de retenir la suggestion tendant à préciser les conditions et modalités à respecter pour la remise d'une communication à "la dernière résidence ou au dernier siège connu" d'une partie.

18. Un représentant a fait observer que le paragraphe 1 de l'article 3 n'empêchait pas une partie d'invoquer les dispositions du droit interne applicable en matière de communications.

Paragraphe 2

"2. Aux fins du calcul d'un délai prescrit par le présent Règlement, ledit délai commence à courir le jour où la notification, la communication ou la proposition est arrivée à destination, lequel est compté comme premier jour du délai. Si le dernier jour du délai est un jour férié ou chômé au lieu de la résidence ou du siège du destinataire, le délai est prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant. Les jours fériés et chômés qui tombent pendant que court le délai sont comptés."

19. Il y a eu un accord général sur la teneur du paragraphe 2 de l'article 3.

20. Toutefois, le Comité a décidé que le jour où une notification ou communication est arrivée à destination ne devrait pas être compté dans les délais prescrits par le Règlement de la CNUDCI. On a fait observer que cette modification était conforme aux dispositions sur ce point de la plupart des législations nationales ainsi que de la Convention de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.

21. Le Comité a examiné mais n'a pas retenu une suggestion tendant à ce que les délais visés dans le Règlement soient exprimés en semaines ou en mois plutôt qu'en jours.

Article 4

"1. La partie qui prend l'initiative de recourir à l'arbitrage (ci-après dénommée "le demandeur") notifie à l'autre partie (ci-après dénommée "le défendeur") qu'elle invoque une clause compromissoire ou une convention d'arbitrage distincte conclue par les parties.

"2. La procédure d'arbitrage est réputée commencer à la date à laquelle cette notification (ci-après dénommée "notification d'arbitrage") est remise à la résidence habituelle ou au siège du défendeur, ou à défaut à sa dernière résidence ou son dernier siège connu.

"3. La notification d'arbitrage contient les indications ci-après, dont la liste n'est pas exhaustive :

"*a*) Les noms et adresses des parties;

"*b*) La mention de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage invoquée;

"*c*) La mention du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte;

"*d*) La nature générale du litige et, le cas échéant, une estimation de la somme sur laquelle il porte;

"*e*) L'objet de la demande;

"*f*) Une proposition quant au nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois), à défaut d'accord sur ce point conclu précédemment entre les parties."

22. L'examen de l'article 4 a porté essentiellement sur la question de savoir s'il conviendrait de combiner les dispositions dudit article relatives à la notification d'arbitrage et celles de l'article 17 relatives à la requête. On a fait valoir, dans ce sens, que cela aurait pour effet d'accélérer la procédure arbitrale.

23. Bien qu'après délibération le Comité ait décidé de ne pas réunir les articles 4 et 17, il a approuvé la suggestion tendant à ce que les demandeurs puissent, s'ils le souhaitent, joindre leur requête à la notification d'arbitrage et satisfaire ainsi à l'obligation qui leur incombe aux termes de l'article 17 du Règlement.

24. Le Comité a retenu une suggestion visant à ce que le demandeur ait également la faculté, afin d'accélérer la procédure arbitrale, d'indiquer dans la notification d'arbitrage le nom de l'arbitre qu'il a nommé conformément au paragraphe 1 de l'article 8 ou qu'il propose conformément au paragraphe 2 de l'article 7.

Article 5

"Toute partie peut se faire représenter par un conseil ou un mandataire dès qu'elle a communiqué le nom et l'adresse de l'intéressé à l'autre partie. Cette communication est réputée faite lorsque la notification d'arbitrage, la requête, la réponse ou une demande reconventionnelle ont été déposées au nom d'une partie par un conseil ou un mandataire."

25. On s'est accordé à reconnaître que les termes "conseil ou mandataire" ("*counsel or agent*" en anglais) posaient un problème de traduction et seraient interprétés différemment dans les divers systèmes juridiques. On a également soulevé la question de savoir si le terme "représenter" qui apparaît à la première phrase de l'article 5 serait considéré comme excluant la possibilité qu'une partie se fasse assister par une personne autre qu'un homme de loi pour préparer ou soumettre son cas. Le Comité a décidé que la première phrase de l'article 5 devrait s'inspirer quant au fond du paragraphe 8 de l'article VI du Règlement d'arbitrage commercial international de la CEAEO de 1966 qui est ainsi conçu : "Les parties ont le droit de se faire représenter à l'audience ou de s'y faire assister par des personnes de leur choix".

26. A l'issue de ses délibérations, le Comité n'a pas retenu la suggestion visant soit à supprimer la deuxième phrase de l'article 5 soit à exiger qu'une personne réputée représenter une partie présente une procuration écrite, signée par cette dernière.

Article 6

"Si les parties ne sont pas convenues antérieurement du nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois) et si dans les quinze jours de la réception par le défendeur de la notification d'arbitrage du demandeur les parties ne sont pas convenues qu'il n'y aura qu'un seul arbitre, il sera nommé trois arbitres."

27. Le Comité a examiné la proposition tendant à ce que l'article 6 dispose que dans le cas où les parties ne parviennent pas à s'entendre sur le nombre d'arbitres, le tribunal d'arbitrage consistera en un arbitre unique, la procédure d'arbitrage par un arbitre unique étant plus rapide et moins coûteuse.

28. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir l'article 6 tel quel en faisant valoir que les tribunaux d'arbitrage constitués spécialement pour statuer sur les différends commerciaux internationaux étaient habituellement composés de trois arbitres.

29. Trois représentants ont exprimé des réserves et indiqué leur préférence pour un tribunal qui serait composé d'un seul arbitre au cas où les parties ne pourraient s'entendre sur le nombre d'arbitres.

Article 7

Paragraphe 1

"1. S'il doit être nommé un arbitre unique, celui-ci doit être d'une nationalité différente de celle des parties."

30. Le Comité a examiné le principe énoncé au paragraphe 1 de l'article 7 selon lequel l'arbitre unique ne doit pas être de la même nationalité que les parties et qui visait à renforcer l'impression que les arbitres uniques seraient impartiaux et indépendants. A cet égard, il a été suggéré de limiter l'application de la règle de la nationalité différente aux cas où l'arbitre unique est désigné par une autorité compétente.

31. Après examen de la question, le Comité a décidé d'introduire un élément de souplesse en remplaçant le paragraphe 1 de l'article 7 par une disposition prévoyant que l'arbitre unique serait désigné en fonction de certains critères susceptibles de garantir la désignation d'un arbitre unique qui serait impartial et indépendant, compte tenu notamment de l'opportunité de désigner un arbitre dont la nationalité soit différente de celle des parties.

Paragraphes 2 et 3

"2. Le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'arbitre unique. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'arbitre unique dans les trente jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur.

"3. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur le choix de l'arbitre unique, ou si avant l'expiration de ce délai, elles ont conclu qu'elles ne pourraient pas arriver à un accord à ce sujet, l'arbitre unique est nommé par l'autorité compétente désignée antérieurement par les parties. Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné l'autorité compétente, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'autorité compétente. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'autorité compétente dans les quinze jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur."

32. L'examen des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 a été essentiellement fondé sur une proposition tendant à simplifier la procédure de nomination de l'arbitre unique. On s'est en général accordé à reconnaître que les dispositions à appliquer pour la nomination de l'arbitre unique, par les parties ou par l'autorité compétente, devraient être simplifiées.

33. Le Comité a décidé que le demandeur et le défendeur devraient être traités sur un pied d'égalité en ce qui concerne la nomination de l'arbitre unique, de telle façon que l'une ou l'autre partie puisse entamer la procédure de nomination en proposant le nom d'une personne susceptible d'exercer les fonctions d'arbitre unique ou puisse demander à l'autorité compétente de procéder à cette nomination.

34. Le Comité s'est préoccupé de savoir si la méthode selon laquelle l'une des parties communique à l'autre des propositions quant au choix d'un arbitre unique ou d'une autorité compétente devait être régie par le Règlement. Après s'être demandé si lesdites propositions devaient être communiquées par écrit, le Comité a décidé de ne pas imposer aux parties dans le Règlement la méthode à suivre pour communiquer leurs propositions.

35. Afin d'accélérer le processus de nomination de l'arbitre unique, il a été suggéré de n'accorder aux parties que 30 jours à partir de la date de la réception de la notification d'arbitrage par le demandeur pour s'entendre sur le choix de l'arbitre unique. A l'issue de ses

délibérations, le Comité a décidé de ne pas retenir cette suggestion mais de faire en sorte que les parties se voient accorder un délai de 30 jours après la réception par l'une d'elle de la proposition initiale relative au choix de l'arbitre unique pour s'entendre sur le choix de l'arbitre unique.

36. On s'est en général accordé à reconnaître que les dispositions du paragraphe 3 de l'article 7 concernant les cas où les parties n'ont pu s'entendre sur le choix de l'arbitre unique dans le délai prescrit et dans les cas où elles ne s'étaient pas entendues antérieurement sur le choix d'une autorité compétente devraient être simplifiées. Le Comité a décidé que les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 du Règlement devraient être restructurés comme suit :

a) Chacune des parties peut proposer à l'autre le nom d'une personne susceptible d'exercer les fonctions d'arbitre unique ou le nom d'une autorité compétente qui serait chargée de procéder à cette nomination;

b) Dans les 30 jours qui suivent la réception de la proposition par l'autre partie, les parties peuvent s'entendre soit sur le choix de l'arbitre unique soit sur celui de l'autorité compétente;

c) Si à l'expiration de ce délai les parties ne se sont pas entendues, elles doivent s'adresser à l'autorité appropriée visée au paragraphe 4 de l'article 7 du Règlement.

37. On s'est également demandé s'il était possible de désigner comme autorité compétente, outre des institutions comme les chambres de commerce, des particuliers. La plupart des représentants ont été d'avis que le Règlement ne devait pas contenir de définition de l'autorité compétente que les parties pourraient ainsi choisir librement.

Paragraphe 4

"4. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur la désignation de l'autorité compétente, le demandeur doit s'adresser :

"*a*) Au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, ou

"*b*) [Ajouter ici l'organe ou l'organisme approprié qui sera créé sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies.]

"L'autorité visée aux alinéas *a* et *b* peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Elle communique aux deux parties le nom de l'autorité compétente qu'elle aura désignée."

38. Le Comité a examiné la proposition selon laquelle il serait créé, sous les auspices des Nations Unies, un organisme qui serait chargé soit de nommer l'arbitre unique, soit de désigner une autorité compétente qui s'acquitterait de cette tâche dans les cas où les parties ne se seraient pas entendues sur le choix d'un arbitre unique ni sur celui d'une autorité compétente. A l'issue des délibérations, le Comité a décidé qu'il suffirait que le Règlement dispose que le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye pourrait être prié par l'une des parties de désigner une autorité compétente en pareil cas. On a dit qu'il ne serait fait appel que très rarement au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage et qu'il n'était donc pas nécessaire de créer un organisme spécial sous les auspices des Nations Unies à cette fin.

39. Le Comité a été avisé que le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage ne serait pas disposé à se charger de nommer directement un arbitre unique. En conséquence, il a décidé de ne pas retenir la suggestion selon laquelle l'autorité appropriée visée au paragraphe 4 de l'article 7 nommerait directement les arbitres.

40. Le Comité a examiné certains aspects administratifs de l'envoi d'une demande au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage tels que les frais encourus et la langue dans laquelle la demande et les pièces justificatives devaient être présentées. Le Comité a jugé qu'aucune disposition spéciale n'était nécessaire à cet égard. Le secrétaire de la Commission a annoncé au Comité que le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye l'avait informé qu'il ne serait pas perçu d'honoraires lorsqu'une demande lui serait envoyée et que seul le remboursement des frais serait demandé.

41. A la suite de ses délibérations, le Comité a décidé de supprimer les deux dernières phrases du paragraphe 4 de l'article 7 dont les dispositions étaient évidentes et superflues. Le Comité est également convenu qu'eu égard à la décision qu'il avait prise au sujet des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 (voir par. 34 et 38), les demandeurs et les défendeurs avaient le droit d'invoquer les dispositions du paragraphe 4 de l'article 7 sur un pied d'égalité.

Paragraphe 5

"5. Le demandeur adresse à l'autorité compétente une copie de la notification d'arbitrage, une copie du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte, et une copie de la convention d'arbitrage si celle-ci ne figure pas dans le contrat."

42. Le Comité a noté que le paragraphe 5 de l'article 7 était applicable à toutes les autorités compétentes appelées à nommer un arbitre unique, que les parties se soient entendues sur la désignation de l'autorité compétente ou que celle-ci ait été désignée conformément au paragraphe 4 de l'article 7 du Règlement d'arbitrage.

43. On s'est généralement accordé à reconnaître que cette disposition était utile puisque la documentation ainsi obtenue par l'autorité compétente faciliterait la nomination par ladite autorité d'un arbitre unique bien qualifié pour connaître du litige en question. On a toutefois reconnu que le paragraphe 5 devrait, dans la mesure du possible, être simplifié et qu'il devrait imposer la même obligation aux deux parties.

Paragraphe 6

"6. L'autorité compétente nomme l'arbitre unique en utilisant le système des listes, conformément à la procédure suivante :

— "L'autorité compétente communique aux deux parties une liste identique comprenant au moins trois noms;

— "Dans les quinze jours de la réception de cette liste, chaque partie peut renvoyer celle-ci à l'autorité compétente après avoir rayé le nom ou les noms auxquels elle fait objection et numéroté les noms restants dans l'ordre de ses préférences;

— "A l'expiration du délai susmentionné, l'autorité compétente choisit l'arbitre unique parmi les personnes dont le nom figure sur les listes qui lui ont été renvoyées conformément à l'ordre de préférence indiqué par les parties.

"Si pour une raison quelconque la nomination ne peut se faire conformément à cette procédure, la nomination de l'arbitre unique est laissée à l'appréciation de l'autorité compétente.

"L'autorité compétente peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions."

44. Le Comité a examiné la question de savoir s'il y avait lieu de conserver le système des listes pour la nomination d'un arbitre unique par l'autorité compétente au titre du paragraphe 6 de l'article 7.

45. De l'avis d'un représentant, le système des listes était utile dans la mesure où il permettait aux parties de garder un rôle dans la procédure de nomination de l'arbitre par l'autorité compétente. De l'avis d'un autre représentant, le système des listes était trop complexe pour être obligatoirement imposé aux autorités compétentes et il était préférable d'adopter un système donnant aux autorités compétentes la possibilité de choisir librement la méthode de désignation.

46. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé que le paragraphe 6 de l'article 7 devait stipuler que les autorités compétentes utiliseraient le système des listes à moins que les parties n'en conviennent autrement ou que les autorités compétentes elles-mêmes décident que cette procédure ne convenait pas en l'espèce.

Article 8

Paragraphe 1

"1. S'il doit être nommé trois arbitres, chaque partie en nomme un. Les deux arbitres ainsi nommés choisissent le troisième qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage."

47. Le Comité est convenu que ledit paragraphe, qui traite de la composition d'un tribunal d'arbitrage composé de trois membres, devrait être maintenu tel quel.

Paragraphe 2

"2. L'arbitre président doit être d'une nationalité différente de celle des parties."

48. Ce paragraphe a été examiné quant au fond par le Comité lors de l'examen de la disposition analogue de l'article 7, paragraphe 1, relatif à l'arbitre unique. Le Comité est convenu que la décision prise au sujet de l'article 7, paragraphe 1, devrait être reflétée dans le libellé de l'article 8, paragraphe 2.

Paragraphe 3

"3. Si dans les quinze jours de la réception de la notification du nom de l'arbitre désigné par le demandeur, le défendeur ne lui a pas, à son tour, notifié par télégramme ou message télex le nom de l'arbitre de son choix, le demandeur doit :

"*a*) Si les parties ont désigné antérieurement une autorité compétente, demander à celle-ci de nommer le deuxième arbitre.

"*b*) Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente — s'adresser à l'une des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 7 pour qu'elle procède à cette nomination.

"La nomination du deuxième arbitre est laissée à l'appréciation de l'autorité compétente."

49. Les membres du Comité se sont généralement déclarés d'accord avec le fond de ce paragraphe. Ils ont estimé cependant que le demandeur et le défendeur devraient être traités sur un pied d'égalité dans le paragraphe 3 de l'article 8 et qu'il n'y avait pas lieu de limiter les méthodes de notification par l'une des parties à l'autre du nom de l'arbitre nommé par elle.

Paragraphe 4

"4. Si dans les quinze jours de la nomination du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se sont pas entendus sur le choix de l'arbitre président, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions de président. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'arbitre président dans les trente jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur."

50. Le Comité a étudié le délai dans lequel les deux arbitres nommés conformément aux paragraphes 1 à 3 de l'article 8 devaient s'entendre sur le choix de l'arbitre président. Il est convenu que ce choix était extrêmement important et il a donc estimé qu'il était justifié de porter le délai de 15 à 30 jours en vue de permettre aux arbitres d'avoir des contacts.

51. Le Comité a examiné une proposition tendant à modifier le paragraphe 4 de l'article 8 de façon à ce que, si les deux arbitres ne parvenaient pas à s'entendre sur le choix de l'arbitre président dans le délai prescrit de 30 jours, l'arbitre président soit nommé par une autorité compétente sans qu'il soit demandé aux parties de tenter une nouvelle fois de s'entendre sur le choix de l'arbitre président afin de ne pas ralentir inutilement la procédure. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas retenir cette proposition.

52. Un représentant a noté qu'en vertu de la législation de son pays il fallait nommer un "surarbitre" [*umpire*] au lieu d'un arbitre président.

Paragraphe 5

"5. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur le choix de l'arbitre président, ou si avant l'expiration de ce délai elles ont conclu qu'elles ne pourraient pas arriver à un accord à ce sujet, l'arbitre président est nommé par l'autorité compétente désignée antérieurement par les parties. Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité, ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs institutions ou personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'autorité compétente. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'autorité compétente dans les quinze jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur."

53. Le Comité a examiné ce paragraphe quant au fond lorsqu'il a étudié les dispositions similaires contenues dans le paragraphe 3 de l'article 7, concernant la nomination de l'arbitre unique. Il est convenu que les décisions prises au sujet du paragraphe 3 de l'article 7 devaient être reflétées dans le texte du paragraphe 5 de l'article 8.

Paragraphe 6

"6. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur la désignation de l'autorité compétente, le demandeur s'adresse à l'une des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 7 pour qu'elle désigne une autorité compétente. L'autorité à laquelle il est fait appel peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Elle communique aux deux parties le nom de l'autorité compétente qu'elle aura désignée. L'autorité compétente peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions."

54. Le Comité a examiné ce paragraphe quant au fond lorsqu'il a étudié les dispositions similaires contenues dans le paragraphe 4 de l'article 7, concernant la nomination de l'arbitre unique. Il est convenu que les décisions prises au sujet du paragraphe 4 de l'article 7 devaient être reflétées dans le texte du paragraphe 6 de l'article 8.

Paragraphe 7

"7. Le demandeur adresse à l'autorité compétente une copie de la notification d'arbitrage, une copie du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte et une copie de la convention d'arbitrage si celle-ci ne figure pas dans le contrat."

55. Le Comité a examiné ce paragraphe quant au fond lorsqu'il a étudié les dispositions identiques du paragraphe 5 de l'article 7. Le Comité a convenu que la décision prise à propos du paragraphe 5 de l'article 7 s'appliquait également au paragraphe 7 de l'article 8.

Paragraphe 8

"8. L'autorité compétente nomme l'arbitre président conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 7."

56. Puisque ce paragraphe n'est qu'un renvoi au paragraphe 6 de l'article 7, les décisions prises par le Comité au sujet du paragraphe 6 de l'article 7 s'appliquent également au paragraphe 8 de l'article 8.

Article 9

Paragraphe 1

"1. Chaque partie peut récuser un arbitre, y compris un arbitre unique ou un arbitre président, indépendamment du fait que cet arbitre :

"— A été à l'origine proposé ou nommé par elle, ou

"— A été nommé par l'autre partie ou une autorité compétente, ou

"— A été choisi par les deux parties ou par les autres arbitres,

"s'il existe des circonstances de nature à justifier des doutes sur son impartialité ou son indépendance."

57. Le Comité a examiné [mais décidé de ne pas retenir] [et décidé de retenir] la suggestion tendant à ce qu'une partie soit autorisée à récuser un arbitre nommé par elle seulement pour des raisons dont elle n'avait pas connaissance au moment de la nomination.

58. Il a été convenu que le texte du paragraphe 1 de l'article 9 devait être simplifié.

Paragraphe 2

"2. Les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article comprennent tout intérêt d'ordre économique ou personnel dans le résultat de l'arbitrage, tout lien d'ordre familial ou tout lien commercial présent ou passé avec l'une des parties ou avec le conseil ou le mandataire de l'une des parties."

59. Le Comité a examiné la question de la suppression de ce paragraphe. Il a été dit que le paragraphe 2 de l'article 9 devait être supprimé, la règle générale concernant les motifs de récusation, énoncée au paragraphe 1 de l'article 9, étant suffisante.

60. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de supprimer le paragraphe 2 de l'article 9.

Paragraphe 3

"3. Tout arbitre dont la nomination est envisagée signale à ceux qui l'ont pressenti toutes circonstances de nature à justifier des doutes sur son impartialité ou sur son indépendance. Une fois qu'il a été nommé ou choisi un arbitre signale lesdites circonstances aux parties, s'il ne l'a déjà fait."

61. Le Comité a examiné le paragraphe 9 de l'article 3 et a décidé de le maintenir tel quel.

Article 10

Paragraphe 1

"1. La récusation d'un arbitre doit être faite dans les trente jours suivant la date à laquelle sa nomination a été communiquée à la partie récusante ou dans les trente jours suivant la date à laquelle celle-ci a eu connaissance des circonstances visées à l'article 9."

62. Le Comité a examiné le délai dans lequel un arbitre pouvait être récusé. Il est convenu que les récusations devaient être faites rapidement et qu'en conséquence le délai pendant lequel une partie pouvait récuser un arbitre devait être ramené à 15 jours.

Paragraphe 2

"2. La récusation est notifiée à l'autre partie et à l'arbitre en cause. La notification se fait par écrit et elle doit être motivée."

63. Le Comité a décidé de conserver ce paragraphe, sous réserve d'une modification tendant à ce que la récusation soit notifiée aux trois membres du tribunal d'arbitrage et non seulement à l'arbitre récusé.

Paragraphe 3

"3. Lorsqu'un arbitre a été récusé par une partie, l'autre partie peut accepter la récusation. L'arbitre peut également se déporter à la suite de la récusation. Dans les deux cas, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8."

64. Il a été convenu de conserver le fond de ce paragraphe.

65. Le Comité a noté que l'acceptation par l'autre partie de la récusation d'un arbitre ou du départ de l'arbitre récusé n'impliquait pas nécessairement qu'elle admettait ou reconnaissait la validité des motifs de la récusation. Le Comité est convenu en outre que le paragraphe 3 de l'article 10 devait être modifié de façon à indiquer clairement que, lorsque le poste d'un arbitre récusé devenait vacant de l'une des deux manières prévues au paragraphe 3 de l'article 10, il fallait reprendre à zéro le processus de nomination d'un arbitre de remplacement suivant la procédure prévue aux articles 7 ou 8 même si, lors de la nomination de l'arbitre récusé, l'une des parties n'avait pas exercé son droit de nommer un arbitre ou de participer à sa nomination.

Article 11

"1. Si la récusation n'est pas acceptée par l'autre partie et que l'arbitre récusé ne se déporte pas, la décision relative à la récusation est prise :

"*a*) Si la nomination initiale a été faite par une autorité compétente par ladite autorité compétente.

"*b*) Si la nomination initiale n'a pas été faite par une autorité compétente mais qu'une telle autorité a été désignée antérieurement — par ladite autorité compétente.

"*c*) Dans tous les autres cas, par l'autorité compétente qui doit être désignée conformément aux dispositions des articles 7 ou 8.

"2. Si, dans les cas visés aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 1, l'autorité compétente admet la récusation, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8; toutefois, dans le cas où cette procédure implique la désignation d'une autorité compétente, la nomination de l'arbitre est faite par l'autorité compétente qui s'est prononcée sur la récusation."

66. Le Comité a examiné les paragraphes 1 et 2 de l'article 11 et décidé de les conserver quant au fond.

67. Il a été noté au cours du débat qu'en vertu de la législation de certains Etats les décisions sur les récusations d'arbitres étaient prises d'abord par le tribunal d'arbitrage et en dernier ressort par le tribunal compétent.

Article 12

Paragraphe 1

"1. En cas de décès ou de démission d'un arbitre pendant la procédure d'arbitrage, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8."

68. Le Comité a adopté cette disposition sans modifications.

Paragraphe 2

"2. En cas d'incapacité ou de carence d'un arbitre, c'est la procédure applicable à la récusation et au remplacement des arbitres prévue aux articles 10 et 11 qui s'applique."

69. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe quant au fond.

70. On a noté toutefois que le terme "incapacité" était trop ambigu et qu'il n'apparaissait pas clairement si ce terme s'appliquait à à la fois à l'incapacité physique, telle qu'une maladie grave, et à l'incapacité juridique, telle que la minorité ou l'aliénation d'un arbitre. Le Comité est convenu qu'il fallait remplacer ce terme par un libellé de caractère objectif indiquant que le paragraphe 2 de l'article 12 s'appliquait à toutes les circonstances qui rendaient l'arbitre légalement ou physiquement incapable de s'acquitter de ses fonctions.

Paragraphe 3

"3. En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président, la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement doit être répétée. En cas de remplacement d'un autre arbitre, la décision de répéter cette procédure est laissée à l'appréciation du tribunal arbitral."

71. Il a été généralement reconnu que ce paragraphe devrait constituer un article distinct et s'appliquer au remplacement d'un arbitre en vertu aussi bien de l'article 11 que de l'article 12.

72. Il a été dit que le Règlement devrait stipuler que, sauf décision contraire des parties, toute la procédure orale devait être répétée en cas de remplacement de l'un quelconque des arbitres. Il a également été dit qu'une disposition en ce sens n'était pas souhaitable car elle ralentirait la procédure et augmenterait les frais d'arbitrage.

73. Le Comité a également examiné une suggestion tendant à ce que la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement ne soit obligatoirement répétée qu'en cas de remplacement de l'arbitre unique et que dans tous les autres cas la décision de répéter cette procédure soit laissée à l'appréciation du tribunal d'arbitrage.

74. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir la disposition tendant à ce que la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement soit répétée en cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président et que la décision de répéter ces procédures soit laissée à l'appréciation du tribunal arbitral en cas de remplacement d'un autre arbitre.

Article 13

"Lorsque, à l'occasion de la nomination des arbitres, la candidature d'une ou de plusieurs personnes est proposée soit par les parties, soit par une autorité compétente, les noms et adresses complets des intéressés ainsi que leur nationalité doivent être indiqués, accompagnés si possible d'une description des titres qui justifient leur nomination en qualité d'arbitres."

75. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver cet article quant au fond, mais de le placer immédiatement après l'article 8.

Article 14

Paragraphe 1

"1. Sous réserve des dispositions du présent règlement, les arbitres peuvent procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié, pourvu que les parties soient traitées sur un pied d'égalité et avec impartialité."

76. Le Comité a estimé que la notion de traitement "impartial" des parties par les arbitres demandait à être développée. Il a décidé qu'il fallait ajouter au paragraphe 1 de l'article 14 une clause explicative indiquant que les arbitres devaient donner à chaque partie toute possibilité d'exposer ses arguments et de prendre part à tout moment à la procédure arbitrale.

77. On a dit que l'article 14 devrait comprendre une disposition autorisant les arbitres à déléguer à l'autorité compétente ou au Secrétaire du tribunal d'arbitrage les tâches administratives et de secrétariat qui se présenteraient durant la procédure arbitrale. Le Comité a décidé de ne pas retenir cette proposition, car il a estimé qu'une telle disposition était inutile, les arbitres étant libres de "procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié". On a fait observer que le Règlement n'interdisait pas une telle pratique.

Paragraphe 2

"2. A la demande de l'une ou l'autre partie, les arbitres organisent une procédure orale pour la production de preuve par témoins, y compris les experts, ou pour l'exposition orale des arguments. Si aucune demande n'est formée en ce sens, les arbitres décident s'il convient d'organiser une telle procédure ou si la procédure se déroulera exclusivement sur pièces."

78. Le Comité a examiné la question des circonstances dans lesquelles les arbitres devraient organiser une procédure orale au cours de la procédure arbitrale.

79. Il a été suggéré qu'en règle générale les arbitres organisent une procédure orale à moins que les deux parties ne leur demandent de ne pas le faire. Il a été suggéré aussi que, si les deux parties ne demandaient pas une procédure orale, les arbitres aient toute latitude pour décider s'il convenait d'en organiser une. Le Comité a décidé de retenir la solution de compromis que constituait le paragraphe 2 de l'article 14 et de préciser que toute partie pouvait, à tout moment de la procédure arbitrale, demander qu'une procédure orale soit organisée.

Paragraphe 3

"3. Toutes les pièces ou informations que l'une des parties fournit aux arbitres doivent être communiquées en même temps par celle-ci à l'autre partie."

80. Le Comité a examiné la suggestion tendant à stipuler dans ce paragraphe que toute information fournie aux arbitres par l'une des parties ne pourrait être prise en considération que s'il était établi qu'elle avait été communiquée également à l'autre partie. Cette suggestion n'a pas été adoptée car il a été estimé qu'elle entraînerait des problèmes d'ordre pratique graves pour les arbitres. Le Comité a décidé de maintenir le paragraphe 3 de l'article 14 tel quel.

Article 15

Paragraphe 1

"1. A défaut d'accord entre les parties sur le lieu de l'arbitrage, ce lieu est déterminé par les arbitres."

81. Le Comité s'est interrogé sur l'opportunité d'ajouter à ce paragraphe une disposition décrivant un ou plusieurs des facteurs que les arbitres devaient prendre en considération lorsqu'ils déterminaient le lieu de l'arbitrage, à défaut d'accord entre les parties sur ce point.

82. Il a été dit qu'il conviendrait d'indiquer aux arbitres, au paragraphe 1 de l'article 15, qu'ils devaient choisir le lieu de l'arbitrage, en tenant compte des besoins de l'arbitrage en question. Il a été dit aussi qu'une telle disposition serait trop restrictive étant donné que les arbitres devaient tenir compte aussi, entre autres, de leur propre intérêt et, surtout, des frais en cause.

83. Le Comité a décidé de compléter le paragraphe 1 de l'article 15 en indiquant que, quand les arbitres sont appelés à choisir le lieu de l'arbitrage, ils doivent tenir compte des circonstances particulières de cet arbitrage.

Paragraphe 2

"2. Les arbitres peuvent fixer l'emplacement de l'arbitrage à l'intérieur du pays ou de la ville choisie par les parties. Ils peuvent entendre des témoins et tenir des réunions préparatoires pour se consulter, en tout lieu qui leur conviendra, compte tenu des besoins de l'arbitrage."

84. Après avoir étudié des suggestions de style, le Comité a décidé de ne pas modifier le paragraphe 2 de l'article 15, quant au fond.

Paragraphe 3

"3. Les arbitres peuvent se réunir en tout lieu qu'ils jugeront approprié aux fins d'inspection de marchandises ou d'autres biens et d'examen de pièces. Les parties en seront informées suffisamment longtemps à l'avance pour avoir la possibilité d'assister à la descente sur les lieux."

85. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir le paragraphe 3 de l'article 15 tel quel.

Paragraphe 4

"4. La sentence est rendue au lieu de l'arbitrage."

86. Le Comité a examiné la question de savoir si le libellé de ce paragraphe exigeait que la décision soit prise et la sentence rédigée et signée par tous les membres du tribunal d'arbitrage sur les lieux mêmes de l'arbitrage. On a observé qu'il arrivait souvent, dans la pratique, que les arbitres quittent le lieu de l'arbitrage à la fin des délibérations et qu'ils rédigent et signent la sentence ailleurs.

87. Le Comité a noté que le paragraphe 4 de l'article 15 visait à assurer l'application des dispositions de la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, et qu'il en suivait donc étroitement le libellé. Désireux de faciliter la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales conformément à cette convention, le Comité a décidé de maintenir le texte du paragraphe 4 de l'article 15 quant au fond.

88. Le Comité n'a pas adopté une suggestion tendant à incorporer le paragraphe 4 de l'article 15 dans l'article 27 du Règlement, qui traite de la forme et de l'effet de la sentence. On a fait observer que la question du lieu de l'arbitrage importait aussi pour des questions autres que la forme et l'effet des sentences, par exemple pour la détermination de la législation applicable en ce qui concerne le déroulement de la procédure arbitrale.

Article 16

Paragraphes 1 et 2

"1. Sous réserve de l'accord des parties, les arbitres fixent sans retard dès leur nomination, la langue ou les langues de la procédure. Cette décision s'applique à la requête, à la réponse, et à tout autre exposé écrit et en cas de procédure orale, à la langue ou aux langues à utiliser au cours de cette procédure.

"2. Les arbitres peuvent ordonner que toutes les pièces jointes à la requête ou à la réponse et toutes les pièces complémentaires produites au cours de la procédure qui ont été remises dans leur langue originale soient accompagnées d'une traduction dans la langue ou les langues choisies par les parties ou fixées par les arbitres."

89. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de maintenir l'article 16 tel quel.

90. Il a été noté que, dans le cas où les arbitres choisissaient la langue ou les langues à utiliser au cours de la procédure arbitrale, ils pouvaient consulter les parties avant de prendre une décision.

Article 17

Paragraphe 1

"1. Dans le délai fixé à cet effet par les arbitres, le demandeur adresse sa requête écrite au défendeur et à chacun des arbitres. Une copie du contrat et de la convention d'arbitrage, si elle ne figure pas dans le contrat, doit être jointe à la requête."

91. A l'issue de ses délibérations, le Comité a maintenu ce paragraphe quant au fond. Cependant, à la suite de la décision qu'il avait prise au sujet de l'article 4, le Comité a décidé de modifier le paragraphe 1 de l'article 17 de telle façon que le demandeur n'ait pas à soumettre de requête au titre de l'article 17 s'il en avait déjà joint une à sa notification d'arbitrage.

Paragraphe 2

"2. La requête comporte les indications ci-après :

"*a*) Les noms et adresses des parties;

"*b*) Un exposé des faits présentés à l'appui de la requête;

"*c*) Les points litigieux;

"*d*) L'objet de la demande.

"Le demandeur peut joindre à sa requête toute pièce qu'il juge pertinente ou y mentionner celles qu'il produira."

92. La discussion sur ce paragraphe a porté essentiellement sur la question de savoir s'il fallait exiger que le demandeur joigne à sa requête un exposé complet des faits sur lesquels s'appuyait sa requête et un résumé des preuves qu'il entendait produire. On a fait valoir qu'une telle disposition accélérait la procédure arbitrale parce qu'elle permettrait de connaître rapidement les preuves que l'autre partie avait l'intention de présenter. On a dit, toutefois, qu'une telle disposition serait inapplicable et n'aurait aucune utilité car ce n'était qu'après l'échange de la requête et de la réponse que les parties pouvaient réellement décider des preuves sur lesquelles elles se fonderaient pour justifier leur position respective.

93. Le Comité s'est prononcé contre l'imposition d'une règle exigeant du demandeur qu'il joigne à sa requête un résumé des preuves qu'il avait l'intention de produire à l'appui de sa requête. Il a été convenu, toutefois, d'ajouter à l'article 20 un paragraphe autorisant expressément les arbitres à exiger de chaque partie un résumé des preuves qu'elle présenterait à l'appui des faits cités par elle dans sa requête ou sa réponse.

94. Le Comité n'a pas retenu une suggestion en vertu de laquelle le demandeur serait tenu, au titre du paragraphe 2 de l'article 17, de joindre à sa requête les pièces ou une liste des pièces sur lesquelles il se fondait. Le Comité a toutefois reconnu que le demandeur devait être autorisé, s'il le désirait, à faire allusion "aux pièces ou autres moyens de preuve" qu'il avait l'intention de produire.

Paragraphe 3

"3. Au cours de la procédure arbitrale, la requête peut être complétée ou modifiée avec l'autorisation des arbitres à condition que le défendeur ait la possibilité d'exercer son droit de défense à l'égard de ce changement."

95. Le Comité a examiné s'il y avait lieu de conserver ce paragraphe. Selon l'une des opinions exprimées, le demandeur devrait avoir le droit de compléter ou de modifier sa requête sans avoir à demander l'autorisation des arbitres. Selon une autre opinion, la disposition suivant laquelle le demandeur devait obtenir l'autorisation des arbitres avant de pouvoir amender sa requête était utile puisqu'elle empêchait le demandeur de retarder la procédure arbitrale en amendant constamment sa requête.

96. Il a été convenu de remanier le paragraphe 3 de l'article 17 de manière à ce qu'il autorise, en termes généraux, un demandeur à compléter ou à modifier sa requête, tout en stipulant qu'une requête ne pouvait pas être amendée si la requête modifiée débordait le cadre de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage ou si les arbitres jugeaient que l'amendement envisagé était inapproprié.

97. Un représentant a exprimé une réserve au sujet des dispositions du paragraphe 3 de l'article 17 et a indiqué qu'il préférait un système qui n'autorise pas le demandeur à compléter ou à modifier sa requête.

Article 18

Paragraphe 1

"1. Dans le délai fixé à cet effet par les arbitres, le défendeur adresse sa réponse écrite au demandeur et à chacun des arbitres."

98. Après avoir examiné s'il convenait de prévoir dans ce paragraphe une période minimum que les arbitres accorderaient au défendeur pour la communication de sa réponse, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe sous sa forme actuelle.

Paragraphe 2

"2. Le défendeur répond aux alinéas *b*, *c* et *d* de la requête (art. 17, par. 2). Il peut joindre à sa réponse les pièces sur lesquelles il appuie sa défense ou y mentionner celles qu'il produira."

99. Le Comité est convenu de conserver les dispositions de fond de ce paragraphe. Toutefois, étant donné la décision prise au sujet du paragraphe 2 de l'article 17 (voir par. 94 ci-dessus), le Comité a décidé de modifier le paragraphe 2 de l'article 18 de manière à permettre au défendeur de mentionner dans sa réponse les "pièces ou autres moyens de preuve" qu'il a l'intention de produire.

Paragraphe 3

"3. Dans sa réponse, le défendeur peut former une demande reconventionnelle fondée sur le même contrat ou invoquer un droit fondé sur le même contrat comme moyen de compensation."

100. Le Comité a examiné la question de savoir si le défendeur devait être autorisé à introduire une demande reconventionnelle ou un moyen de compensation après le moment où il a communiqué sa réponse.

101. On a exprimé l'opinion que les demandes reconventionnelles et les droits invoqués en tant que moyen de compensation ne devraient être examinés par un tribunal arbitral que s'ils avaient été inclus dans la réponse et que, par conséquent, il faudrait conserver le paragraphe 3 sous sa forme actuelle. Pour donner au défendeur la possibilité de modifier sa demande dont bénéficie le demandeur conformément au paragraphe 3 de l'article 17, on a suggéré d'autre part que le paragraphe 3 de l'article 18 devrait prévoir qu'une demande reconventionnelle ou un moyen de compensation pouvait être inclus dans la réponse "à un stade ultérieur de la procédure arbitrale si les arbitres décident que ce délai est justifié par les circonstances".

102. Après avoir examiné cette question, le Comité a décidé de modifier le paragraphe 3 de l'article 18 de manière à permettre au

défendeur d'introduire une demande reconventionnelle ou un moyen de compensation après le moment où il a communiqué sa réponse, à condition que les arbitres considèrent que le délai dans la production de la demande reconventionnelle ou du moyen de compensation est justifié.

Paragraphe 4

"4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 17 s'appliquent à la demande reconventionnelle et au droit invoqué comme moyen de compensation."

103. Le Comité a examiné s'il était souhaitable d'autoriser le défendeur à modifier ou à compléter sa réponse.

104. De l'avis d'un représentant, le défendeur devrait être autorisé à modifier sa réponse, avec l'autorisation des arbitres, de la même manière et dans les mêmes conditions que le demandeur est autorisé, en vertu du paragraphe 3 de l'article 17, à modifier sa requête. Selon un autre représentant, on ne devrait pas accorder ce droit au défendeur car il existe une forte probabilité qu'il soit utilisé pour ralentir la procédure et augmenter les frais d'arbitrage.

105. Après délibération, le Comité a décidé que, puisque le demandeur avait le droit de modifier sa requête, le défendeur devrait bénéficier du droit de modifier sa réponse. Le Comité a décidé également d'inclure les dispositions relatives au droit de modifier ou de compléter la requête et la réponse dans un nouvel article 18 bis et, par conséquent, de supprimer le paragraphe 3 de l'article 17 et de ne conserver au paragraphe 4 de l'article 18 qu'une mention du paragraphe 2 de l'article 17.

106. Un représentant a formulé des réserves et a déclaré qu'il était préférable à son avis de ne pas autoriser quelque modification que ce soit de la requête ou de la réponse.

Article 19

Paragraphes 1 et 2

"1. Les arbitres peuvent statuer sur les exceptions prises de leur incompétence, y compris toute exception touchant l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage.

"2. Les arbitres ont compétence pour se prononcer sur l'existence ou la validité du contrat dont la clause compromissoire fait partie. Aux fins de l'article 19, une clause compromissoire qui fait partie d'un contrat et qui prévoit l'arbitrage en vertu du présent Règlement sera considérée comme une convention distincte des autres clauses du contrat. La constatation de la nullité du contrat par les arbitres n'entraîne pas de plein droit la nullité de la clause compromissoire."

107. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les paragraphes 1 et 2 de l'article 19, tels qu'ils sont libellés actuellement.

Paragraphe 3

"3. L'exception d'incompétence doit être soulevée au plus tard lors du dépôt de la réponse ou, en cas de demande reconventionnelle, de la réplique. Si elle est soulevée à un stade ultérieur de la procédure, les arbitres peuvent néanmoins la déclarer recevable, à condition que ce retard soit justifié par les circonstances."

108. Le Comité a examiné une suggestion selon laquelle la deuxième phrase de ce paragraphe, concernant une exception d'incompétence soulevée après le dépôt de la réponse, n'était pas nécessaire et devrait être supprimée. On a fait observer que l'idée exprimée dans cette phrase était déjà contenue dans le nouvel article 18, qui permet de modifier la réponse, et dans le paragraphe 1 de l'article 14, qui donne le pouvoir aux arbitres de "procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié".

109. Le Comité a décidé de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 3 de l'article 19.

Paragraphe 4

"4. Les arbitres peuvent statuer sur l'exception d'incompétence en la traitant comme question préalable ou poursuivre l'arbitrage et statuer sur l'exception dans leur sentence définitive."

110. Le Comité a examiné une suggestion tendant à exiger des arbitres qu'ils statuent sur une exception d'incompétence en la traitant comme question préalable; l'adoption de cette suggestion aurait pour effet de faire gagner du temps aux parties lorsque les arbitres font droit à une exception d'incompétence. En revanche, on a fait observer que la latitude laissée aux arbitres par le libellé actuel du paragraphe 4 de l'article 19 était préférable car elle correspondait aux dispositions existant sur ce point dans les conventions internationales et de nombreuses législations nationales.

111. Le Comité, après délibération, a décidé de conserver l'option laissée aux arbitres, au paragraphe 4 de l'article 19, de statuer sur une exception d'incompétence soit en la traitant comme question préalable, soit en statuant dans leur sentence définitive, mais de préciser dans ce paragraphe qu'en règle générale les arbitres devraient statuer sur une telle exception en la traitant comme question préalable.

Article 20

Paragraphe 1

"1. Les arbitres décident quelles sont, outre la requête et la réponse, les autres pièces écrites que les parties ont l'obligation ou l'autorisation de déposer; ils fixent le délai du dépôt de ces pièces. Toutefois, si les parties conviennent d'un nouvel échange d'écritures, les arbitres recevront celles-ci."

112. Le Comité a décidé de conserver la première phrase de ce paragraphe telle qu'elle est libellée actuellement et de supprimer la deuxième phrase concernant un nouvel échange d'écritures entre les parties (réplique et duplique) après l'échange de la requête et de la réponse. Il a été convenu que les arbitres devraient avoir le pouvoir d'accepter un nouvel échange d'écritures à la demande de l'une des parties et que, par conséquent, la deuxième phrase du paragraphe 1 de l'article 20 devrait être supprimée.

Paragraphe 2

"2. Si une demande reconventionnelle est formée dans la réponse, les arbitres donnent au demandeur la possibilité de présenter une réplique écrite."

113. Le Comité a convenu que la question traitée au paragraphe 2 de l'article 20 était déjà réglée par l'article 18 et qu'il fallait donc supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 3

"3. A tout moment de la procédure, les arbitres peuvent demander aux parties de produire des preuves complémentaires, en leur fixant un délai approprié à cet effet."

114. Le Comité a examiné une suggestion tendant à supprimer ce paragraphe puisque, conformément à la disposition d'ordre général du paragraphe 1 de l'article 14, les arbitres pouvaient déjà demander aux parties de produire des preuves complémentaires pendant la procédure.

115. A l'issue des délibérations, le Comité a estimé que le paragraphe 3 de l'article 20 était utile et qu'il fallait donc le conserver quant au fond. Le Comité a toutefois décidé que, puisque ce paragraphe concernait le droit des arbitres de demander aux parties de produire des preuves complémentaires, alors que le paragraphe 1 du même article concernait leur droit de demander des pièces écrites, il devait faire l'objet d'un article distinct, qui suivrait immédiatement l'article 20.

116. Le Comité a décidé que le nouvel article devrait être complété par :

a) Un paragraphe énonçant le principe général selon lequel chaque partie a la charge de prouver les faits sur lesquels elle appuie sa demande ou sa réponse.

b) Un paragraphe indiquant clairement que les arbitres peuvent demander à chaque partie un résumé des preuves complémentaires qu'elle a l'intention de présenter à l'appui de sa demande ou de sa réponse.

117. Le Comité a décidé en outre que le contenu de l'article 21 devait faire l'objet d'un paragraphe distinct qui serait ajouté à l'article 20, lequel comprendrait donc la première phrase de l'actuel paragraphe 1 de l'article 20 et le contenu de l'actuel article 21.

118. Le Comité a décidé que pour éviter des surprises en cours d'audience le tribunal arbitral devait pouvoir exiger d'une partie qu'elle communique à l'avance à l'autre partie et au tribunal lui-même un résumé des preuves complémentaires qu'elle avait l'intention de produire.

Article 21

"Les délais fixés par les arbitres pour la communication des écritures ne doivent pas dépasser 45 jours et, dans le cas de la requête, 15 jours. Toutefois, ces délais peuvent être prorogés par les arbitres si ceux-ci jugent que cette prorogation est motivée."

119. Après avoir examiné s'il était souhaitable de ramener de 45 à 30 jours le délai maximum que les arbitres devraient normalement accorder aux parties pour la communication des écritures, le Comité a décidé de conserver le délai de 45 jours.

120. Le Comité est convenu que cet article ne devrait contenir aucune disposition spéciale concernant la communication de la requête.

Article 22

Paragraphe 1

"1. En cas de procédure orale, les arbitres notifient aux parties suffisamment à l'avance la date, l'heure et le lieu de la procédure."

121. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de conserver ce paragraphe tel quel.

Paragraphe 2

"2. Si des témoins doivent être entendus, chaque partie communique, quinze jours au moins avant l'audience, aux arbitres et à l'autre partie, les noms et adresses des témoins qu'ils veulent citer en précisant la langue dans laquelle ces témoins déposeront."

122. Le Comité a examiné une proposition tendant à ajouter à ce paragraphe une disposition en vertu de laquelle une partie serait tenue de communiquer, 15 jours au moins avant l'audience, non seulement les noms et adresses des témoins qu'elle veut citer, mais aussi les questions sur lesquelles ces témoins seraient invités à déposer.

123. Le Comité a estimé qu'il serait utile de faire connaître avant l'audience les questions sur lesquelles les témoins déposeraient à l'audience puisque cela permettrait aux arbitres et à l'autre partie de se préparer comme il convient pour l'audience; le Comité a donc adopté cette suggestion.

Paragraphe 3

"3. Les arbitres prennent des dispositions pour faire assurer l'interprétation des exposés oraux faits à l'audience et établir un procès-verbal sténographique de l'audience, s'ils jugent que l'une ou l'autre de ces mesures s'imposent eu égard aux circonstances de l'espèce ou si les parties en sont convenues et ont notifié cet accord aux arbitres 15 jours au moins avant l'audience."

124. Le Comité a examiné une suggestion tendant à la suppression de ce paragraphe, les questions qui y étaient traitées, a-t-on fait savoir, étant déjà réglées de façon satisfaisante par les dispositions de l'article 16, concernant la langue à utiliser au cours de la procédure arbitrale, et du paragraphe 1 de l'article 14, laissant aux arbitres toute latitude pour procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié.

125. On s'est accordé à penser que le paragraphe 3 de l'article 22 était utile car les importantes questions qui y étaient envisagées n'étaient mentionnées nulle part ailleurs dans le Règlement, à savoir les dispositions que les arbitres devaient prendre pour assurer des services d'interprétation et faire établir des procès-verbaux. Le Comité a donc décidé de conserver, quant au fond, le paragraphe 3 de l'article 22. Bien que le Comité ait décidé de remplacer dans la version anglaise les mots "*verbatim records*" par le mot "*record*", il a été convenu que l'établissement de procès-verbaux sous forme de "*verbatim records*" n'était pas exclu.

Paragraphe 4

"4. L'audience se déroule à huis clos, sauf convention contraire des parties. Avec le consentement des parties, les arbitres peuvent autoriser des personnes autres que les parties et leur conseil ou mandataire à assister à l'audience. Ils peuvent demander que des témoins se retirent pendant la déposition d'autres témoins. Ils sont libres de fixer la manière dont les témoins sont interrogés."

126. Sous réserve que les arbitres, avec le consentement des parties, puissent autoriser des personnes autres que les parties ou des personnes liées à l'une des parties à assister à l'audience, on s'est accordé à penser qu'il faudrait supprimer la deuxième phrase de ce paragraphe, l'idée qu'elle contenait étant déjà implicitement exprimée dans la règle plus générale, énoncée dans la première phrase, selon laquelle les audiences se déroulent à huis clos, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

127. On a examiné la question de savoir si les témoins devaient être invités à se retirer pendant l'audition d'autres témoins. On a fait observer que certains systèmes juridiques n'autorisaient la présence des témoins à l'audience que pour déposer, tandis que d'autres n'excluaient pas, normalement, la présence de témoins — en particulier d'experts — pendant l'audience. Le Comité a décidé de conserver la troisième phrase du paragraphe 4 de l'article 22, selon laquelle des arbitres peuvent demander que les témoins se retirent pendant la déposition d'autres témoins.

128. Le Comité a également examiné la manière dont devait être conduite l'audition des témoins. Il a été décidé que les arbitres devaient avoir toute latitude de décider de la manière dont les témoins seraient interrogés et que, par conséquent, il convenait de conserver la teneur de la dernière phrase du paragraphe 4 de l'article 22.

Paragraphe 5

"5. La preuve par témoins peut également être administrée sous la forme de déclarations écrites signées par les témoins."

129. Le Comité a examiné une suggestion tendant à supprimer ce paragraphe : dans certains systèmes juridiques, en effet, la preuve par témoins ne pouvait être apportée que si ceux-ci déposaient en personne. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 5 de l'article 22, la preuve par témoins administrée sous forme écrite étant un procédé commode.

Paragraphe 6

"6. Les arbitres sont juges de la recevabilité, de la pertinence et de l'importance des preuves présentées."

130. Le Comité a décidé de conserver, quant au fond, les dispositions de ce paragraphe. Il a également décidé de préciser que les arbitres avaient toute latitude non seulement pour se prononcer sur la recevabilité, la pertinence et l'importance des preuves fournies, mais aussi pour juger du poids à accorder aux preuves fournies.

Article 23

Paragraphes 1 et 2

"1. A la demande de l'une ou l'autre partie, les arbitres peuvent prendre toutes mesures provisoires qu'ils jugent nécessaires en ce qui concerne l'objet du litige, notamment les mesures conservatoires pour les marchandises litigieuses, en prescrivant par exemple leur dépôt entre les mains d'un tiers ou la vente de denrées périssables.

"2. Ces mesures provisoires peuvent être prises sous la forme d'une sentence provisoire. Les arbitres peuvent exiger un cautionnement au titre des frais occasionnés par ces mesures."

131. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de maintenir tels quels les paragraphes 1 et 2 de l'article 23.

Paragraphe 3

"3. Une demande de mesures provisoires peut également être adressée à une autorité judiciaire. Cette demande ne doit pas être considérée comme incompatible avec la Convention d'arbitrage ni comme une renonciation au droit de se prévaloir de ladite convention."

132. Après avoir étudié des suggestions d'ordre rédactionnel concernant le paragraphe 3 de l'article 23, le Comité a décidé de maintenir ce paragraphe quant au fond mais d'en combiner les deux dispositions en une seule phrase.

Article 24

Paragraphes 1, 2 et 3

"1. Les arbitres peuvent nommer un ou plusieurs experts chargés de leur faire rapport par écrit sur les points précis qu'ils détermineront. Une copie du mandat de l'expert, tel qu'il a été fixé par les arbitres, sera communiquée aux parties.

"2. Les parties fournissent à l'expert tous renseignements appropriés ou soumettent à son inspection toutes pièces ou toutes choses pertinentes qu'il pourrait leur demander. Tout différend s'élevant entre une partie et l'expert au sujet du bien-fondé de la demande sera soumis aux arbitres qui trancheront.

"3. Dès réception du rapport de l'expert, les arbitres communiquent une copie de ce rapport aux parties, lesquelles auront la possibilité de formuler par écrit leur opinion à ce sujet. Les parties ont le droit d'examiner tout document invoqué par l'expert dans son rapport."

133. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de maintenir sans changement les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 24.

Paragraphe 4

"4. A la demande de l'une ou l'autre des parties, l'expert, après la remise de son rapport, peut être entendu à une audience à laquelle les parties et leur conseil ou mandataire ont la possibilité d'assister et de l'interroger. A cette audience, l'une ou l'autre des parties peut faire venir en qualité de témoins des experts qui déposeront sur les questions litigieuses. Les dispositions de l'article 22 sont applicables à cette procédure."

134. Le Comité a examiné s'il convenait de conserver la deuxième phrase de ce paragraphe, laquelle permet à l'une et l'autre des parties de citer des experts comme témoins. Le Comité a estimé qu'il fallait maintenir cette phrase, qui informe les parties de leur droit de citer des experts comme témoins sans impliquer qu'elles ne peuvent le faire qu'aux audiences où déposent des experts nommés par les arbitres.

135. Ayant décidé de supprimer à l'article 5 du Règlement la mention relative au "conseil ou mandataire", le Comité a aussi supprimé cette mention dans la première phrase du paragraphe 4 de l'article 24. Sous réserve de cette modification le Comité a maintenu les dispositions du paragraphe 4 de l'article 24.

Article 25

Paragraphe 1

"1. Si, dans les délais fixés par les arbitres à l'article 17, le demandeur ne présente pas sa requête, les arbitres peuvent lui accorder un nouveau délai pour lui permettre de le faire. Si, à l'expiration de ce nouveau délai, il n'a pas présenté sa requête sans invoquer de motif légitime, les arbitres rendent une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale."

136. L'avis général a été qu'il fallait modifier le libellé du texte anglais de ce paragraphe pour mieux faire ressortir que la sanction prévue dans la deuxième phrase, en cas de défaut de présentation de la requête, est la clôture de la procédure arbitrale. On a fait observer que la clôture ne préjugerait pas du fond de l'affaire et que le demandeur ne serait donc pas empêché d'entamer une nouvelle procédure arbitrale.

137. Le Comité a été d'avis que les frais d'une procédure arbitrale qui serait déclarée close parce que le demandeur n'aurait pas présenté sa requête devraient en principe être supportés par le demandeur, et que l'article 33, qui concerne la détermination et la répartition des frais d'arbitrage, devrait être modifié de manière à s'étendre au cas où la clôture de la procédure arbitrale est prononcée en application du paragraphe 1 de l'article 25.

Paragraphe 2

"2. Si, dans les délais fixés par les arbitres à l'article 18, le défendeur ne présente pas sa réponse sans invoquer de motif légitime, les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage."

138. Le Comité est convenu que les défendeurs devraient avoir droit, pour la présentation de leur réponse, à la même prolongation de délai que les demandeurs pour la présentation de leur requête en vertu du paragraphe 1 de l'article 25.

139. Le Comité a décidé de fondre les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 25 en un seul paragraphe, de façon à garantir aux demandeurs et aux défendeurs la même possibilité d'obtenir une prolongation du délai initialement fixé par les arbitres pour la présentation, respectivement, de leur requête et de leur réponse.

Paragraphe 3

"3. Si l'une des parties ne comparaît pas à l'audience régulièrement convoquée conformément au présent règlement sans invoquer de motif légitime les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage et la procédure sera réputée contradictoire."

140. Le Comité a jugé inutile la règle d'interprétation établie par ce paragraphe, et a estimé qu'il fallait la supprimer. Il a été souligné que la sanction du défaut de comparution était l'autorisation accordée aux arbitres de "poursuivre l'arbitrage".

141. Sous réserve de cette suppression, le Comité est convenu de maintenir, quant au fond, le paragraphe 3 de l'article 25.

Paragraphe 4

"4. Si, après avoir été dûment notifiée, l'une des parties, sans invoquer de motif légitime, ne produit pas de pièces alors qu'il doit être statué uniquement sur pièces, les arbitres peuvent statuer sur la base des éléments de preuve dont ils disposent."

142. Après examen de suggestions d'ordre rédactionnel concernant ce paragraphe, le Comité a décidé de le maintenir quant au fond.

Article 26

"Toute partie qui, bien qu'elle sache que l'une des dispositions ou des conditions énoncées dans le présent règlement n'a pas été respectée, poursuit néanmoins l'arbitrage sans formuler d'objection, est réputée avoir renoncé à son droit de faire objection."

143. Le Comité a examiné l'opportunité d'introduire dans l'article 26 l'idée de renonciation présumée par une partie qui "aurait dû savoir" que l'une des prescriptions du règlement n'était pas respectée.

144. L'avis a été exprimé qu'une telle addition pourrait être utile, étant donné la difficulté de prouver le moment précis auquel une partie a eu connaissance de la non-observation d'une disposition du règlement. On a fait remarquer que plusieurs autres règlements de procédure en matière d'arbitrage commercial international contenaient des dispositions relatives à la renonciation présumée.

145. Selon un autre point de vue, l'article 26 n'avait pas à inclure la renonciation présumée d'une partie qui "aurait dû savoir" que le règlement n'était pas respecté, car les parties étaient censées connaître le règlement sur la base duquel elles convenaient de recourir à l'arbitrage.

146. Après délibération, le Comité a décidé de conserver tel quel l'article 26, sans y ajouter de disposition relative à la renonciation présumée. Le Comité a estimé que cet article était utile car il était destiné à mettre la validité de la procédure arbitrale ou de la sentence qui en résultait à l'abri d'allégations relatives à des violations mineures des dispositions de procédure prévues par le règlement.

147. Il a été suggéré, puisque l'article 26 relatif à la renonciation s'appliquait à l'ensemble des dispositions du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, de placer cet article dans la partie du règlement intitulée "Section I. — Dispositions liminaires". Après délibération, le Comité a décidé de ne pas déplacer l'article 26 car dans la pratique cet article serait invoqué principalement dans les cas de violations de dispositions du règlement ayant eu lieu au cours du déroulement de la procédure arbitrale.

Additions proposées à la section III : procédure arbitrale

a) *Clôture des débats*

148. Le Comité a considéré s'il convenait d'ajouter un article 25 *bis* concernant la clôture des débats à la section III du Règlement. On a suggéré qu'aux termes d'un tel article les arbitres pourraient, après avoir accordé un délai suffisant aux parties, prononcer la clôture des débats et du délai de présentation des preuves et pièces, tout en conservant le droit de rouvrir les débats s'ils le jugent nécessaire en raison de circonstances exceptionnelles. On a fait observer que les articles 33 et 34 du Règlement de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial de 1969 pourraient servir de modèle.

149. On a noté qu'aux termes de l'article 25 *bis* proposé aucune partie ne pourrait retarder indûment la procédure d'arbitrage en demandant maintes fois à être entendue et à présenter de nouvelles pièces. On a également noté que les dispositions de l'article 25 *bis* autorisant les arbitres à rouvrir les débats s'ils l'estiment nécessaire dans des circonstances exceptionnelles empêcheraient une partie d'avoir gain de cause en affirmant qu'elle n'avait pu présenter sa demande et que la sentence ne pouvait donc, conformément à l'article V de la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, être exécutée.

150. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de retenir la suggestion tendant à ajouter un article concernant la clôture des débats.

b) *Décisions des arbitres sur les questions de procédure*

151. Le Comité a étudié une proposition visant à ajouter à la section III du Règlement un article traitant du degré d'accord nécessaire entre les membres d'un tribunal d'arbitrage pour les décisions sur les questions de procédure. Il a été convenu qu'en règle générale toutes les décisions des arbitres, y compris sur les questions de procédure, devraient être prises au moins par la majorité des arbitres.

152. Il a été suggéré qu'un article distinct consacré aux décisions des arbitres sur les questions de procédure devrait permettre à l'arbitre président de trancher ces questions dans les cas où les décisions ne pourraient être prises à la majorité.

153. A l'issue de ses délibérations, le Comité a décidé de ne pas faire figurer dans la section III un article distinct consacré aux décisions des arbitres sur les questions de procédure. Il a cependant décidé d'ajouter dans la section IV un nouvel article qui s'appliquerait à toutes les décisions à prendre par les arbitres, y compris les décisions sur des questions de procédure.

Article 27

Paragraphe 1

"1. Les arbitres peuvent rendre non seulement des sentences définitives, mais également des sentences provisoires, interlocutoires ou partielles."

154. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 1 de l'article 27 sous sa forme actuelle.

Paragraphe 2

"2. La sentence est obligatoire pour les parties. Elle est rendue par écrit et elle est motivée, à moins que les deux parties soient expressément convenues qu'elle ne doit pas l'être."

155. On a examiné la question de savoir si le Règlement devait stipuler que la sentence arbitrale soit motivée. On a relevé que, dans certains systèmes juridiques, les sentences arbitrales ne contenaient généralement pas d'exposé des motifs, tandis que tel devait être le cas dans d'autres.

156. On a émis l'opinion que, si l'on voulait être certain que la sentence pourrait être exécutée, toute sentence devrait être motivée et qu'il conviendrait par conséquent d'ôter aux parties la possibilité qui était donnée au paragraphe 2 de l'article 27 de convenir que la sentence ne serait pas motivée. Toutefois, selon un autre point de vue, le texte du paragraphe 2 de l'article 27, prévoyant que la sentence doit être motivée à moins que les deux parties soient expressément convenues qu'elle ne doit pas l'être, devrait être conservé sous sa forme actuelle.

157. Le Comité a décidé de remanier le texte du paragraphe 2 de l'article 27 de manière que les arbitres ne soient pas tenus de motiver la sentence mais qu'ils puissent en indiquer les motifs dans un document annexé à la sentence mais n'en faisant pas partie intégrante. Il a également été convenu que les parties pourraient décider, expressément ou implicitement (en choisissant par exemple comme lieu d'arbitrage un pays dans lequel, en vertu de la législation nationale, la sentence ne comporte généralement pas d'exposé des motifs), que les arbitres n'ont pas à motiver la sentence.

Paragraphe 3

"3. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, la sentence est rendue à la majorité des voix."

158. Le Comité a examiné la question de savoir s'il faudrait envisager dans ce paragraphe le cas où les trois membres d'un tribunal arbitral ne parviendraient pas à rendre une sentence à la majorité des voix.

159. On a fait valoir qu'en pareil cas l'arbitre président devrait avoir voix prépondérante. On a fait remarquer à cet égard qu'une disposition de ce genre figurait depuis de nombreuses années dans le Règlement d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale, sans que cela ait jamais posé de problèmes dans la pratique.

160. En revanche, on a relevé qu'une règle selon laquelle la décision de l'arbitre président prévaudrait au cas où les arbitres ne parviendraient pas à se mettre d'accord sur la sentence risquerait de donner lieu à des abus en permettant aux arbitres présidents de rendre des sentences extrêmes. On a également fait observer que le fait d'exiger que les sentences soient rendues à la majorité des voix obligerait les arbitres, en cas d'impasse, à poursuivre leurs délibérations, ce qui permettrait vraisemblablement de parvenir à un compromis acceptable pour la majorité des arbitres.

161. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 3 quant au fond : les sentences doivent être rendues par les arbitres à la majorité des voix. Le Comité a cependant décidé que la règle contenue dans le paragraphe 3 devrait être énoncée dans le paragraphe 1 d'un nouvel article de la section IV consacrée à la sentence et autres décisions, qui disposerait que, lorsqu'il n'y aurait pas de majorité, l'arbitre président trancherait les questions de procédure, sous réserve, le cas échéant, d'une révision par le tribunal arbitral.

162. Un représentant a exprimé des réserves et a déclaré qu'il estimait préférable que soit incluse une disposition prévoyant expressément le cas où les arbitres ne pourraient s'entendre pour rendre une sentence à la majorité.

Paragraphe 4

"4. La sentence est signée par les arbitres. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, l'absence de la signature de l'un d'entre eux ne porte pas atteinte à la validité de la sentence. Le motif pour lequel la signature manque est mentionné dans la sentence."

163. On s'est accordé à penser que la sentence devrait être signée par tous les arbitres, y compris par un arbitre qui aurait une opinion dissidente. Le Comité a noté que, dans certains systèmes juridiques, une sentence arbitrale ne pouvait être exécutée que si elle avait été signée par tous les arbitres, alors que dans d'autres il suffisait de deux signatures.

164. Le Comité a observé que la date et le lieu où la sentence a été rendue ont une grande importance pour l'exécution des sentences. C'est pourquoi il a été convenu de prévoir au paragraphe 4 qu'une sentence devrait porter mention de la date et du lieu où elle a été rendue.

165. Le Comité a examiné la question de savoir s'il était souhaitable de maintenir la disposition prévue à la deuxième phrase du paragraphe 4 relative aux conséquences juridiques qu'entraînerait l'absence de la signature de l'un des arbitres. Après en avoir délibéré, le Comité est convenu que les conséquences qu'aurait sur le plan juridique l'absence de la signature de l'un des arbitres devraient être déterminées par l'application du droit national applicable et que le Règlement ne devrait donc comporter aucune disposition à ce sujet. Le Comité a cependant décidé de conserver la disposition exigeant que le motif pour lequel la signature d'un arbitre manque soit mentionné dans la sentence.

166. Le Comité a également envisagé la possibilité d'ajouter une disposition spéciale visant à permettre de mentionner dans la sentence l'opinion dissidente d'un arbitre. La majorité du Comité a jugé préférable de ne pas mentionner expressément les opinions dissidentes, ce qui équivaut en fait à permettre de faire figurer une opinion dissidente dans une sentence arbitrale sans que cela soit une obligation.

Paragraphe 5

"5. La sentence ne peut être publiée qu'avec le consentement des deux parties."

167. Après délibération, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel de ce paragraphe. Il a noté que dans certains cas une sentence arbitrale pouvait être publiée même sans le consentement des deux parties, par exemple au cours de la procédure de reconnaissance et d'exécution de la sentence.

Paragraphe 6

"6. Les copies de la sentence signées par les arbitres sont communiquées par ceux-ci aux parties."

168. Le Comité a examiné l'opportunité de prévoir, pour la communication des copies de la sentence aux parties, un délai qui commencerait à courir à la date à laquelle la sentence a été rendue.

169. Le Comité a jugé inutile de prescrire un délai pour la communication d'une sentence aux parties, considérant que les sentences ne devraient pas être frappées de nullité uniquement parce que les arbitres n'auraient pas respecté ce délai.

Paragraphe 7

"7. Si la loi en matière d'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue impose le dépôt ou l'enregistrement de la sentence, les arbitres satisferont à cette obligation dans le délai prévu par la loi."

170. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de conserver le paragraphe 7 quant au fond, mais de préciser que les arbitres ne seraient tenus de déposer ou d'enregistrer leur sentence que si la loi en matière d'arbitrage du pays dans lequel la sentence a été rendue l'exigeait.

Article 28

Paragraphe 1

"1. Les arbitres appliquent la loi désignée par les parties comme étant la loi applicable au fond du litige. Cette indication doit figurer expressément dans le contrat ou découler clairement des stipulations du contrat."

171. On s'est généralement accordé à reconnaître que le principe énoncé dans la première phrase de ce paragraphe, où est reconnue la liberté des parties de désigner la loi applicable au fond du litige, devait être maintenu. On a toutefois admis que la façon dont les parties pouvaient désigner cette loi ne devait pas être fixée par le règlement de la CNUDCI, mais par le droit national applicable.

172. On a fait observer que les mots "la loi désignée par les parties comme étant la loi applicable au fond du litige" constituaient en réalité un renvoi au droit interne du pays désigné à l'exclusion de ses règles de conflit de lois ou de renvoi.

Paragraphe 2

"2. A défaut d'une telle indication par les parties, les arbitres appliquent la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'ils jugent applicable en l'espèce."

173. On s'est généralement accordé à penser qu'il convenait de ne pas modifier quant au fond ce paragraphe qui disposait que, si les parties ne désignaient pas la loi applicable au fond de leur litige, le tribunal arbitral le ferait en se fondant sur la règle de conflit de lois.

174. On a examiné la question du choix de la règle de conflit de lois qui serait appliquée par le tribunal arbitral. Après délibération, le Comité a décidé d'utiliser les mots "la règle de conflit de lois qu'il juge applicable en l'espèce".

Paragraphe 3

"3. Les arbitres ne statuent *ex aequo et bono* (en qualité d'amiables compositeurs) que s'ils y ont été expressément autorisés par les parties et si ce type d'arbitrage est permis par la loi régissant l'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue."

175. On est convenu de continuer à mentionner dans ce paragraphe que le tribunal arbitral pouvait statuer *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiable compositeur, ces deux expressions ayant des connotations différentes dans les divers systèmes juridiques nationaux.

176. On a observé que "la loi du pays dans lequel la sentence est rendue" n'était pas toujours la loi régissant la procédure arbitrale et que certains droits nationaux ainsi que la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères de 1958 semblaient envisager la possibilité que les parties choisissent la loi qui serait applicable à la procédure arbitrale.

177. Après délibération, le Comité a décidé que le tribunal arbitral ne statuerait *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiable compositeur que s'il y était expressément autorisé par les parties et si ce type d'arbitrage était permis par "la loi applicable à la procédure arbitrale".

178. Un représentant a formulé des réserves, déclarant préférer que le tribunal arbitral ne soit autorisé à statuer *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiable compositeur que si ce type d'arbitrage était permis par la loi du pays où la sentence arbitrale devait être exécutée.

Paragraphe 4

"4. Dans tous les cas, les arbitres tiennent compte des stipulations du contrat et des usages du commerce."

179. Le Comité a examiné une proposition tendant à insérer le paragraphe 4 dans un article distinct intitulé "effet du contrat". On a également suggéré que les dispositions du paragraphe 4 de l'article 28, qui contraignaient les arbitres à tenir compte des stipu-

lations du contrat et des usages du commerce, ne devaient pas s'appliquer lorsque le tribunal statuait *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiable compositeur.

180. Après délibération, le Comité a décidé que le paragraphe 4 devait continuer à faire partie de l'article 28 et que ses dispositions devaient également s'appliquer lorsque le tribunal statuait *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiable compositeur. Un représentant a formulé des réserves, déclarant qu'à son avis les arbitres, en particulier lorsqu'ils statuaient *ex aequo et bono*, ne devaient pas être obligés de s'en tenir strictement aux stipulations du contrat dont l'application, si elles étaient prises à la lettre, pourrait avoir des conséquences injustes et amener le tribunal arbitral à rendre une sentence excessive.

181. On s'est également demandé s'il était souhaitable d'adopter une formule insistant davantage sur l'obligation pour les arbitres de tenir compte des stipulations du contrat que sur celle de tenir compte des usages du commerce. Il a été déclaré qu'il serait utile de mettre ainsi l'accent sur l'importance des stipulations du contrat.

182. Après avoir examiné cette question, le Comité a décidé de conserver le libellé actuel du paragraphe 4 de l'article 28 en vertu duquel les arbitres doivent "tenir compte de la même façon des stipulations du contrat et des usages du commerce". Le Comité a cependant décidé de préciser que les arbitres ne devaient tenir compte que "des usages du commerce applicables à la transaction".

Article 29

Paragraphe 1

"1. Si, avant que la sentence ne soit rendue, les parties conviennent d'une transaction qui règle le litige, les arbitres rendent une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou, si les deux parties leur en font la demande et s'ils l'acceptent, constatent le fait par une sentence arbitrale rendue d'accord partie. Cette sentence n'a pas à être motivée. Si, avant que la sentence ne soit rendue, il devient inutile ou impossible pour toute autre raison de poursuivre la procédure arbitrale, les arbitres informent les parties de leur intention de rendre une ordonnance de clôture de la procédure. Les arbitres sont autorisés à rendre cette ordonnance à moins que l'une des parties ne s'oppose à la clôture."

183. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas modifier le paragraphe 1 de l'article 29 quant au fond.

184. On s'est accordé à estimer que le paragraphe 1 devait être scindé en deux paragraphes dont le premier viserait les transactions dont les parties conviennent et le deuxième les cas où la poursuite de la procédure devient inutile ou impossible.

185. Après avoir examiné les propositions tendant à déplacer l'article 29 de façon à le faire apparaître plus tôt dans le règlement, le Comité a décidé de maintenir cet article à sa place actuelle afin d'éviter de donner à penser qu'il était préférable, d'après le règlement, que les litiges soient réglés par la conciliation ou par une transaction plutôt que par une sentence arbitrale.

Paragraphe 2

"2. Les arbitres fixent les frais d'arbitrage visés à l'article 33 dans le texte de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence arbitrale rendue d'accord partie. Sauf convention contraire entre les parties, les arbitres répartissent ces frais entre les parties comme ils le jugent approprié."

186. Le Comité a décidé d'élargir la portée de ce paragraphe de façon à ce qu'il couvre également la détermination des frais d'arbitrage lorsque la procédure arbitrale est close, conformément au paragraphe 1 de l'article 25, parce que le demandeur n'a pas présenté sa requête.

187. Le Comité est convenu que les règles générales sur la détermination des frais d'arbitrage et leur répartition entre les parties contenues dans l'article 33 devaient s'appliquer à tous les cas où la procédure se terminait par une ordonnance de clôture (art. 25, par. 1, ou art. 29, par. 1) ou par une sentence arbitrale rendue d'accord partie (art. 29, par. 1).

Paragraphe 3

"3. Les arbitres adressent aux parties une copie de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence rendue d'accord partie par eux dûment signée. Les dispositions du paragraphe 7 de l'article 27 sont applicables aux sentences arbitrales rendues d'accord partie."

188. Après délibération, le Comité est convenu de conserver le paragraphe 3 de l'article 29 tel qu'il était actuellement libellé.

Article 30

Paragraphe 1

"1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander au tribunal arbitral d'en donner une interprétation. Cette interprétation lie les parties."

189. Le Comité a examiné l'opportunité d'augmenter le délai de 30 jours prévu dans ce paragraphe pour la présentation aux arbitres d'une demande d'interprétation de leur sentence.

190. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir le délai de 30 jours pour la présentation d'une demande d'interprétation d'une sentence, de façon que les arbitres sachent assez rapidement qu'ils auront de nouveau à intervenir au sujet de cette sentence.

Paragraphe 2

"2. L'interprétation est donnée par écrit dans les 45 jours de la réception de la demande et les dispositions des paragraphes 3 à 7 de l'article 27 lui sont applicables."

191. Reconnaissant que, lorsque le tribunal arbitral a donné une interprétation de sa sentence, cette interprétation est nécessairement liée à la sentence et fait autorité, le Comité a décidé de préciser au paragraphe 2 que ladite interprétation fait partie de la sentence. Pour la même raison, il a été décidé que les paragraphes 2 à 7 de l'article 27 sur la forme et l'effet de la sentence devaient être rendus applicables à l'interprétation de celle-ci.

192. Il a été décidé que les arbitres ne devaient pas pouvoir prétendre à une rémunération supplémentaire pour l'interprétation de leur sentence, puisque c'était l'imprécision de celle-ci qui était à l'origine de la demande d'interprétation. Le Comité a été d'avis que, pour arriver à ce résultat, la meilleure solution était d'ajouter une disposition en ce sens à l'article 33, relatif aux frais d'arbitrage.

Article 31

Paragraphe 1

"1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres de rectifier dans le texte de la sentence toute erreur de calcul, toute erreur matérielle ou typographique ou toute erreur de même nature. Les arbitres peuvent, dans les 30 jours de la communication de la sentence aux parties, faire ces rectifications de leur propre initiative."

193. Après avoir examiné une suggestion tendant à la suppression du délai de 30 jours pour la présentation d'une demande de rectification de la sentence, le Comité a décidé de maintenir tel quel le libellé du paragraphe 1 de l'article 31.

Paragraphe 2

"2. Ces rectifications sont faites par écrit et les dispositions des paragraphes 6 et 7 de l'article 27 leur sont applicables."

194. Il a été décidé que, pour faire ressortir le lien direct qui existe entre la sentence et la rectification de celle-ci par le tribunal arbitral qui l'a rendue, les paragraphes 2 à 7 de l'article 27 sur la forme et l'effet de la sentence devaient être rendus applicables à la rectification de celle-ci.

195. Les membres du Comité ont été d'accord pour estimer que les arbitres ne devaient pas pouvoir prétendre à une rémunération supplémentaire pour avoir rectifié des erreurs de leur sentence et qu'il fallait inclure dans l'article 33 sur les frais d'arbitrage une disposition en ce sens.

Article 32

Paragraphe 1

"1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres de rendre une sentence additionnelle sur des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage mais omis dans la sentence."

196. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir quant au fond le paragraphe 1 de l'article 32.

Paragraphe 2

"2. Si les arbitres jugent la demande justifiée et estiment que l'omission peut être rectifiée sans nécessiter de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages, ils complètent leur sentence dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande."

197. Le Comité a examiné s'il y avait lieu de supprimer le membre de phrase disposant que les arbitres ne peuvent rendre une sentence additionnelle rectifiant l'omission considérée que s'ils estiment qu'une telle sentence ne nécessite pas de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages.

198. On a fait remarquer que, selon le libellé du paragraphe 2 figurant dans le projet de règlement, si de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages s'avéraient nécessaires, la partie qui demandait la sentence additionnelle serait obligée d'entamer une nouvelle procédure arbitrale. On a aussi fait observer que, même si l'on donnait aux arbitres la possibilité de rendre une sentence additionnelle nécessitant de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages, le soin de décider de rendre ou non une telle sentence n'en serait pas moins laissé à leur appréciation dans chaque cas d'espèce.

199. En réponse à l'argument ci-dessus, on a fait valoir que, si l'on supprimait la condition selon laquelle une sentence additionnelle ne pouvait être rendue que si elle ne nécessitait pas de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages, les parties perdantes s'efforceraient de rouvrir la procédure arbitrale par le biais d'une demande de sentence additionnelle. On a aussi émis l'avis que c'était souvent à cause de la négligence de la partie demandant la sentence additionnelle que les audiences nécessaires n'avaient pas eu lieu ou que les témoignages n'avaient pas été reçus par le tribunal arbitral.

200. Après délibération, le Comité a décidé de maintenir tel quel, quant au fond, le texte du paragraphe 2 de l'article 32.

Paragraphe 3

"3. Les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 27 sont applicables à la sentence additionnelle."

201. Après délibération, le Conseil a décidé de maintenir tel quel le libellé du paragraphe 3.

202. Les membres du Comité ont été d'accord pour estimer que les arbitres ne devaient pas pouvoir prétendre à des honoraires supplémentaires pour avoir rendu une sentence additionnelle, celle-ci ayant pour but de rectifier une omission de leur sentence initiale qui leur était imputable. Il a été convenu que l'article 33 relatif aux frais d'arbitrage devrait comprendre une disposition en ce sens.

Article 33

Paragraphe 1, introduction et alinéa a

"1. Les arbitres fixent les frais d'arbitrage dans leur sentence. Les "frais" comprennent notamment :

"*a*) Les honoraires des arbitres, indiqués séparément et fixés par les arbitres eux-mêmes.

203. Les membres du Comité ont été d'avis que cet article devait contenir un paragraphe séparé sur les frais d'arbitrage, y compris le coût de la procédure arbitrale qui se termine par une ordonnance de clôture de la procédure (art. 25, par. 1, et art. 29, par. 1) ou par une sentence d'accord partie (art. 29, par. 1).

204. Il a été convenu également qu'il faudrait ajouter à l'article 33 un paragraphe stipulant expressément que les arbitres ne peuvent demander d'honoraires dans les cas où ils donnent une interprétation de leur sentence, la rectifient ou rendent une sentence additionnelle conformément aux articles 30 à 32 du Règlement.

205. On a soulevé la question de savoir si les frais inclus dans les frais d'arbitrage et énumérés aux alinéas *a* à *f* étaient les seuls chefs de dépenses qui pouvaient être considérés conformément au Règlement comme constituant les frais d'arbitrage. Après délibération, le Comité a décidé de préciser que les alinéas *a* à *f* devaient être considérés comme donnant la liste exhaustive de tous les types de frais et dépenses encourus pendant un arbitrage qui seraient considérés comme étant des frais d'arbitrage aux fins du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI.

206. On a envisagé l'opportunité d'inclure dans le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI soit un barème des dépenses d'administration et des honoraires des arbitres, soit une référence à un barème fixé par une institution d'arbitrage existante.

207. On a exprimé l'opinion qu'un barème, qu'il figure *in extenso* dans le Règlement ou qu'il y soit incorporé sous forme de référence, était nécessaire pour servir de guide aux parties et aux arbitres en ce qui concerne les frais d'arbitrage. On a déclaré également que ce barème permettrait d'éviter que certains arbitres demandent des honoraires excessivement élevés pour leurs services.

208. D'autres représentants ont estimé au contraire que le Règlement ne devait pas contenir de barème des frais et honoraires des arbitres pour les raisons principales ci-après :

a) Le Règlement doit être appliqué dans le monde entier et les expectatives des parties et des arbitres en ce qui concerne les frais et les honoraires varient considérablement selon les régions; et

b) Dans tous les barèmes en vigueur, il existe un large écart entre les montants maximum et minimum et un contrôle est exercé par l'autorité de nomination sur les honoraires effectivement demandés.

209. Après délibération, le Comité a décidé de ne pas inclure dans le Règlement de barème des frais et honoraires des arbitres ni de référence à un barème fixé par une institution d'arbitrage existante. Le Comité a décidé toutefois d'ajouter un article séparé, exposant en détail que les arbitres doivent fixer leurs honoraires d'une manière raisonnable et en tenant compte de certains facteurs.

210. Aux termes du paragraphe 1 *bis*, les honoraires des arbitres doivent être d'un montant raisonnable et tenir compte des circonstances particulières de l'affaire. En outre, si une autorité de nomination a été choisie par les parties d'un commun accord ou désignée conformément au paragraphe 4 de l'article 7, les arbitres doivent tenir compte, dans la mesure qui convient dans l'espèce, du barème appliqué par cette autorité ou de toute autre base de calcul qu'elle utilise habituellement pour la fixation des honoraires des arbitres nommés dans des litiges internationaux. Le nouvel article permet également à une partie de demander aux arbitres de consulter ladite autorité de nomination avant de fixer leurs honoraires.

Paragraphe 1, alinéas b *et* c

"*b*) Les frais de déplacement et autres dépenses faites par les arbitres;

"*c*) Les émoluments des experts consultés et les frais encourus pour toute autre aide demandée par les arbitres."

211. Après délibération, le Comité a décidé de conserver sous leur forme actuelle les alinéas *b* et *c*.

Paragraphe 1, alinéa d

"*d*) Les frais de déplacement des témoins, dans la mesure où ils ont été approuvés par les arbitres."

212. Le Comité a examiné l'opportunité de conserver l'alinéa *d*, qui prévoit que les frais de déplacement des témoins font partie des frais d'arbitrage dans la mesure où les arbitres les ont approuvés.

213. On a déclaré que les témoins comparaissent généralement à la demande d'une des parties et que chaque partie décide quels témoins elle veut présenter et combien de témoins elle désire produire. Pour éviter que les parties ne convoquent des témoins sans tenir compte des dépenses qui en résultent, on a suggéré qu'il faudrait supprimer l'alinéa *d* ou en limiter la portée aux frais des témoins qui sont convoqués par les arbitres.

214. Toutefois, on a fait observer en réponse que les dépenses résultant de la convocation de témoins pouvaient être considérables et qu'une partie qui obtient gain de cause devait être indemnisée des dépenses qu'elle avait engagées en faisant appel à des témoins essentiels pour prouver le bien-fondé de sa position.

215. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les dispositions de fond de l'alinéa *d*, mais de préciser que tant les frais de déplacement que les indemnités de subsistance des témoins n'étaient inclus dans les frais d'arbitrage que dans la mesure où ils étaient approuvés par les arbitres et qu'aux termes du paragraphe 2 de l'article 33 les arbitres pouvaient répartir entre les parties les frais d'arbitrage, y compris les dépenses afférentes aux témoins.

Paragraphe 1, alinéa e

"*e*) Les indemnités représentant les honoraires du conseil de la partie qui triomphe, lorsque cette indemnisation constitue l'un des chefs de la demande d'arbitrage et dans la mesure où les arbitres jugent une telle indemnisation raisonnable."

216. On a examiné une suggestion tendant à ce que l'alinéa *e* stipule comme règle générale que chacune des parties supporte les honoraires de son conseil, mais que les arbitres ont la possibilité d'inclure ces honoraires dans les frais d'arbitrage lorsqu'ils le jugent approprié.

217. On a noté que sous sa forme actuelle l'alinéa *e* prévoyait que les honoraires du conseil de la partie qui triomphe devaient être inclus dans les frais d'arbitrage et reposait sur l'hypothèse que la partie qui triomphe devait dans tous les cas être remboursée de ces honoraires. On a exprimé l'opinion que les arbitres devaient être laissés libres de décider si les honoraires du conseil d'une partie devaient être inclus dans les frais d'arbitrage.

218. Toutefois, on a fait valoir en réponse que les arbitres jouissaient d'une liberté d'action suffisante conformément aux dispositions actuelles de l'alinéa *e*, puisqu'ils pouvaient s'ils le voulaient répartir entre les parties les frais d'arbitrage, y compris les honoraires du conseil de la partie qui triomphe, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 33.

219. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les dispositions de fond de l'alinéa *e*; si pendant la procédure arbitrale la partie qui triomphe a réclamé le remboursement des honoraires de son conseil, ces honoraires sont donc inclus dans les frais d'arbitrage dans la mesure où leur montant est jugé raisonnable par les arbitres. Le Comité a décidé toutefois d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article 33, stipulant qu'en ce qui concerne les honoraires de l'avocat de la partie qui triomphe il ne fallait pas présumer qu'ils étaient à la charge de la partie qui succombe et que le tribunal arbitral avait toute latitude pour répartir ces coûts eu égard aux circonstances de l'espèce.

Paragraphe 1, alinéa f

"*f*) Tous honoraires demandés par l'autorité compétente pour ses services."

220. Le Comité a décidé de conserver les dispositions de fond de l'alinéa *f* et d'en étendre la portée pour couvrir toutes les dépenses qui pourraient être encourues par le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye lorsqu'il est chargé de désigner une autorité de nomination conformément au paragraphe 4 de l'article 7 du Règlement.

Paragraphe 2

"2. Les frais d'arbitrage sont en principe à la charge de la partie qui succombe. Toutefois, les arbitres peuvent les répartir entre les parties, s'ils jugent que cela est raisonnable."

221. On a envisagé l'opportunité de supprimer du paragraphe 2 la règle générale selon laquelle les frais d'arbitrage sont normalement à la charge de la partie qui succombe.

222. On a déclaré que le paragraphe 2 devrait rester neutre sur la question de la partie qui doit supporter les différents éléments des frais d'arbitrage, et qu'il devrait laisser entièrement à l'appréciation du tribunal arbitral le soin de répartir ces frais. Toutefois, on a déclaré en réponse que la règle selon laquelle les frais d'arbitrage devaient normalement être supportés par la partie qui succombe était juste et impartiale et qu'elle donnait aux parties une bonne indication de la manière dont les frais d'arbitrage seraient répartis dans la plupart des cas.

223. Après délibération, le Comité a décidé de conserver les dispositions de fond du paragraphe 2. Il a été convenu également qu'on ajouterait un paragraphe séparé traitant de la répartition des frais judiciaires de la partie qui triomphe [art. 33, par. 1, al. *e*].

Article 34

Paragraphe 1

"1. Dès leur nomination, les arbitres peuvent requérir chaque partie de consigner une même somme à titre d'avance à valoir sur les frais d'arbitrage."

224. Le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 1 mais de préciser que le but des consignations que les arbitres peuvent demander à chaque partie est de garantir que les frais et dépenses des arbitres et des experts nommés par les arbitres seront payés à la fin de la procédure arbitrale.

225. Le Comité a aussi examiné une proposition tendant à permettre à l'autorité de nomination de demander aux parties de consigner certaines sommes en vue d'assurer le paiement des honoraires et le remboursement des dépenses de ses membres. Il a été indiqué que certaines autorités de nomination demandent des honoraires et d'autres non.

226. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de ne pas introduire dans le règlement de disposition permettant expressément à l'autorité de nomination de demander des consignations. Toutefois, on a fait observer qu'une autorité pourrait, dans tous les cas, insister sur le fait qu'elle n'acceptera de servir d'autorité de nomination que si les honoraires de ses membres chargés de cette tâche sont payés d'avance.

Paragraphe 2

"2. Au cours de la procédure d'arbitrage, les arbitres peuvent requérir les parties de consigner d'autres sommes."

227. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 2.

228. Le Comité a aussi décidé qu'il fallait ajouter un paragraphe 2 *bis* à l'article 34, pour obliger les arbitres dans certaines circonstances, à consulter l'autorité de nomination choisie par les parties ou désignée conformément au paragraphe 4 de l'article 7 du règlement, avant de fixer le montant des sommes ou sommes supplémentaires qu'ils pourraient leur demander de consigner. On a fait observer que cette disposition correspondait au nouvel article dont il a été question aux paragraphes 209 et 210 ci-dessus, selon lequel il peut être demandé aux arbitres de consulter l'autorité de nomination avant de fixer leurs honoraires.

Paragraphe 3

"3. Si les sommes dont la consignation est requise ne sont pas intégralement versées dans les 30 jours de la communication de la requête, les arbitres notifient le fait aux parties et offrent à l'une ou l'autre d'entre elles la possibilité d'effectuer le versement demandé."

229. Le Comité a examiné les conséquences que peut avoir le fait que l'une ou l'autre des parties ne verse pas les sommes dont la consignation est demandée par les arbitres.

230. On a fait observer que les arbitres n'étaient pas habilités à obliger les parties à verser les sommes dont la consignation leur était demandée. C'est pourquoi le Comité a décidé que les arbitres devaient être expressément autorisés à ordonner la suspension ou la clôture de la procédure d'arbitrage si les sommes dont ils avaient demandé la consignation ne leur avaient pas versées conformément aux dispositions du paragraphe 3.

Paragraphe 4

"4. Les arbitres rendent compte aux parties de l'utilisation des sommes reçues en dépôt; ils leur restituent tout solde non dépensé."

231. Le Comité a décidé de maintenir en substance le paragraphe 4 mais de préciser que c'est après le prononcé de la sentence que les arbitres doivent rendre compte aux parties de l'utilisation des sommes qu'ils ont reçues en dépôt.

Titre des sections et des articles

232. Le Comité a décidé de conserver les titres descriptifs des sections et des articles du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI car ils seront utiles aux personnes qui utiliseront le Règlement.

Libellé type de clause compromissoire

233. Le libellé type de clause compromissoire qui figure dans le document A/CN.9/112* est le suivant :

"Tout litige, controverse ou réclamation né du présent contrat ou se rapportant au présent contrat ou à une contravention au présent contrat, à sa résolution ou à sa nullité, sera tranché par voie d'arbitrage conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI que les parties déclarent connaître. Tout tribunal compétent en la matière pourra prononcer un jugement homologuant la sentence rendue par l'arbitre ou les arbitres.

"En outre, les parties sont convenues que :

"*a*) L'autorité compétente pour la nomination du ou des arbitres sera . . . [nom de la personne ou de l'institution];

"*b*) Le nombre d'arbitres est fixé à . . . [un ou trois];

"*c*) Le lieu de l'arbitrage sera . . . [ville ou pays];

"*d*) La langue (les langues) à utiliser pour la procédure d'arbitrage sera (seront) . . .;

"[*e*) Si les parties le jugent souhaitable, autorisation pour les arbitres de statuer *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiables compositeurs]."

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, III, 1.

234. D'une manière générale, les membres du Comité ont été pour l'inclusion dans le règlement d'un libellé type de clause compromissoire que les parties pourraient faire figurer dans leur contrat, de manière que les litiges nés du contrat soient réglés conformément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI.

235. Il a été décidé de simplifier le libellé type de clause compromissoire comme suit :

a) Dans la première phrase, supprimer les mots "que les parties déclarent connaître"; et

b) Supprimer la deuxième phrase, qui concerne la possibilité de prononcer un jugement homologuant la sentence.

236. Le Comité a aussi examiné l'opportunité d'ajouter un membre de phrase qui préciserait à quelle version du règlement se réfère le libellé type de clause compromissoire. On a fait observer que cette question présenterait une grande importance pratique si le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI devait être révisé par la suite. C'est pourquoi le Comité a décidé d'ajouter les mots "actuellement en vigueur", à la fin de la première phrase du libellé type, afin d'indiquer clairement que le règlement applicable était celui qui était en vigueur à la date de l'accord dont découlait le litige à arbitrer.

237. Le Comité a examiné l'opportunité de conserver les alinéas *a* à *d* du libellé type de clause compromissoire, qui donnent aux parties la faculté de s'entendre respectivement sur l'autorité de nomination, le nombre d'arbitres, le lieu de l'arbitrage et la langue à utiliser, en remplissant les espaces laissés en blanc. D'aucuns ont fait observer que le libellé type de clause compromissoire devait être bref et qu'il suffirait d'indiquer aux parties, dans une note, qu'elles pourront juger souhaitable de se mettre d'accord sur les points visés à ces paragraphes. D'autres ont rétorqué qu'il fallait maintenir les alinéas *a* à *d* tels quels afin d'encourager les parties à exprimer leur accord sur des points qui présenteraient beaucoup d'importance au cours de la procédure arbitrale et afin de leur faciliter la tâche.

238. Le Comité a décidé de conserver les alinéas *a* à *d* du libellé type de clause compromissoire, mais en les faisant précéder d'une note indiquant qu'il s'agit de dispositions que les parties voudront peut-être ajouter à la clause.

239. Après en avoir délibéré, le Comité a décidé de supprimer l'alinéa *e* du libellé type de clause compromissoire, dans lequel on rappelle aux parties qu'au cas où elles souhaiteraient que le tribunal arbitral tranche leurs litiges *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiable compositeur, il leur faudrait ajouter au libellé type de clause compromissoire une autorisation expresse à cet effet.

ANNEXE III

Liste des documents examinés par la Commission

[Annexe non reproduite; voir la liste des documents de la CNUDCI à la fin du présent volume.]

B. — Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

Titre ou description	*Cote*
Formation et assistance en matière de Droit commercial international : note du Secrétaire général	A/CN.9/111
Projet de convention sur le transport de marchandises par mer; projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales; Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 1975, tableaux 1 et 2 : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/115/Add.1
Ratification des conventions concernant le droit commercial international ou adhésion à ces conventions : note du Secrétaire général	A/CN.9/118

Titre ou description	*Cote*
Ordre du jour provisoire et annotations; calendrier provisoire des séances : note du Secrétaire général	A/CN.9/120
Dispositions pertinentes des résolutions des sixième et septième sessions extraordinaires de l'Assemblée générale : note du Secrétaire général	A/CN.9/122
Vente internationale des objets mobiliers corporels : note du Secrétaire général	A/CN.9/123
Date et lieu de la dixième session : note du Secrétaire général	A/CN.9/124

I. — VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

1. — Rapport du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa septième session (Genève, 5-16 janvier 1976) [A/CN.9/116]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1-7
I. — PROJET DE CONVENTION SUR LA VENTE INTERNATIONALE DES MARCHANDISES	8-11
II. — FORMATION ET VALIDITÉ DES CONTRATS DE VENTE INTERNATIONALE DE MARCHANDISES	12-14
III. — TRAVAUX FUTURS	15

Introduction

1. Le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels a été créé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à sa deuxième session, tenue en 1969. A sa 44e séance, le 26 mars 1969, la Commission a prié le Groupe de travail de déterminer les modifications de la Convention de La Haye de 1964 portant Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels qui pourraient rendre cet instrument susceptible d'une adhésion plus large de la part de pays ayant des systèmes juridiques, sociaux et économiques différents et d'élaborer un nouveau texte incorporant ces modifications[1].

2. Le Groupe de travail est actuellement composé des membres suivants de la Commission : Autriche, Brésil, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Japon, Kenya, Mexique, Philippines, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Tchécoslovaquie et Union des Républiques socialistes soviétiques.

3. Le Groupe de travail a tenu sa septième session à l'Office des Nations Unies à Genève, du 5 au 16 janvier 1976. Tous les membres du Groupe de travail y étaient représentés, à l'exception du Kenya, des Philippines et de la Sierra Leone.

4. Les observateurs de la République fédérale d'Allemagne, de l'Argentine, de l'Australie, de la Grèce, de la Norvège et de la Somalie, pays membres de la Commission, ont également assisté à cette session, ainsi que des observateurs des organisations internationales suivantes : Conférence de La Haye de droit international privé, Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et Chambre de commerce internationale (CCI).

5. Le Groupe de travail a élu le Bureau suivant :

Président : M. Jorge Barrera-Graf (Mexique);

Rapporteur : M. Roland Loewe (Autriche).

En attendant l'arrivée du Président, le Groupe de travail a élu M. Gyula Eörsi (Hongrie) président par intérim. M. Eörsi a présidé les deux premières séances du Groupe de travail, tenues le 5 janvier 1976.

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

a) Ordre du jour provisoire et notes y relatives (A/CN.9/WG.2/WP.24);

b) Texte révisé des dispositions du projet de convention sur la vente internationale des marchandises que le Groupe de travail a approuvées à ses six premières sessions ou renvoyées à une session ultérieure pour nouvel examen (A/CN.9/100, annexe I)*;

c) Observations et propositions des gouvernements concernant le texte révisé d'une loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (A/CN.9/WG.2/WP.20, reproduit dans l'annexe II au document A/CN.9/100)**;

d) Questions non réglées concernant le texte révisé d'une loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/WG.2/WP.21 et Add.1, reproduit dans les annexes III et IV au document A/CN.9/100)***;

e) Projet de commentaire relatif au projet de convention sur la vente internationale des marchandises : note du Secrétaire général (A/CN.9/WG.2/WP.22);

f) Observations et propositions de l'observateur de la Norvège concernant les dispositions du projet de convention sur la vente internationale des marchandises que le Groupe de travail a approuvées à ses six premières sessions ou renvoyées à une session ultérieure pour examen (A/CN.9/WG.2/WP.25);

g) Convention de La Haye de 1964 portant Loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels, avec annexes [reproduite dans le *Registre des textes, des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. I (publication des Nations Unies numéro de vente : F. 71.V.3)];

h) Analyse des réponses et observations des gouvernements sur la Convention de La Haye de 1964 portant Loi uniforme sur la formation des contrats de

[1] Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa deuxième session (1969), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 18* (A/7618) [*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, II, A].

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, II. A.

** *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, I, 3.

*** *Ibid.*, I, 4 et 5.

vente internationale des objets mobiliers corporels (A/CN.9/31, par. 144 à 156)*;

i) Avant-projet de loi uniforme concernant la validité quant au fond des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels, suivi d'un rapport explicatif (UNIDROIT, Etude XVI/B, doc. 22, U.D.P. 1972, français et anglais seulement);

j) Les conditions de validité au fond des contrats de vente, rapport de droit comparé présenté pour le compte de l'UNIDROIT par le Max Planck Institut für Ausländisches und Internationales Privatrecht de Hambourg (*UNIDROIT, Annuaire 1966*, p. 175 à 410, français seulement).

7. A la demande de quelques représentants, le Secrétariat a également mis à la disposition du Groupe de travail une copie des notes qu'il avait établies pour son propre usage contenant des observations concernant certains aspects des dispositions du projet de convention sur la vente internationale des marchandises que le Groupe de travail avait approuvées à ses six premières sessions ou renvoyées à une session ultérieure pour examen.

I. — Projet de convention sur la vente internationale des marchandises

8. A sa septième session, le Groupe de travail a achevé l'examen des questions non réglées concernant les articles 57 à 69 et certains autres articles du projet de convention. Le Groupe a ensuite examiné le texte du projet de convention en dernière lecture. A cette fin, il a créé un groupe de rédaction, composé du Président du Groupe de travail et des représentants de l'Autriche, des Etats-Unis d'Amérique et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques. D'autres membres du Groupe de travail et des observateurs des autres Etats membres de la Commission et des organisations internationales intéressées ont contribué dans une importante mesure aux travaux du Groupe de rédaction. Celui-ci était prié de formuler des projets de disposition pour certains articles compte tenu des décisions de fond adoptées par le Groupe de travail. Il était également prié de suivre dans toute la mesure du possible, lorsqu'il y avait similitude entre les deux textes, le libellé utilisé dans la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. En outre, le Groupe de rédaction était prié de mettre le texte anglais du projet au présent et d'apporter toutes les modifications de style nécessaires pour assurer l'uniformité entre les différentes dispositions du projet et harmoniser les quatre versions linguistiques.

9. A sa sixième session, le Groupe de travail avait prié le Secrétariat d'établir un projet de commentaire relatif au projet de convention, fondé sur les rapports du Groupe de travail sur les travaux de ses sessions et sur les diverses études faites par des représentants et par le Secrétariat sur les principaux problèmes que posait la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels. A sa septième session, le Groupe de travail était saisi d'une note du Secrétaire général, contenant un projet de commentaire relatif au projet de convention sur la vente internationale des marchandises (A/CN.9/WG.2/WP.22). Le projet de commentaire a été établi d'après le texte du projet de convention tel qu'il figurait dans l'annexe I au rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session (A/CN.9/100)*. Le Groupe a estimé qu'il était souhaitable d'établir un commentaire relatif au projet de convention qui aurait été approuvé à sa septième session, ce qui faciliterait la prise de connaissance des travaux préparatoires et des principes dont s'inspiraient les dispositions du projet de convention. Le Groupe a donc prié le Secrétariat de réviser le projet de commentaire à la lumière des délibérations et des conclusions de sa septième session et il a décidé de soumettre ce projet à la Commission dans l'annexe II à son rapport**. Outre qu'il explique les dispositions du projet de convention et les raisons pour lesquelles le Groupe de travail les a adoptées, le commentaire indique quelles sont les dispositions sur lesquelles des membres du Groupe de travail ont exprimé des réserves. De l'avis du Groupe de travail, la décision définitive sur les questions au sujet desquelles il n'a pas été possible de parvenir à un consensus pourrait être prise par la Commission à une de ses sessions à venir.

10. Le Groupe de travail a approuvé par consensus le texte du projet de convention sur la vente internationale des marchandises. Cependant, des représentants de membres du Groupe de travail ont réservé leur position sur certains articles en vue de porter les problèmes en cause devant la session plénière de la Commission. Le commentaire fait mention de ces réserves à l'endroit approprié.

11. Avec la présentation à la Commission du projet de convention sur la vente internationale des marchandises, reproduit dans l'annexe I au présent rapport**, le Groupe de travail s'est acquitté de la partie la plus importante du mandat que la Commission lui avait confié. Le Groupe de travail n'a pas examiné les dispositions relatives à l'application de la Convention non plus que les clauses finales. Le Groupe a prié le Secrétariat d'établir des projets de disposition et de les soumettre à la Commission pour examen à une de ses sessions à venir.

II. — Formation et validité des contrats de vente internationale de marchandises

12. Le Groupe de travail a noté qu'à sa septième session la Commission avait prié le Groupe, une fois qu'il aurait achevé ses travaux relatifs au projet de convention sur la vente internationale des marchandises, d'envisager l'élaboration de règles uniformes régissant la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels, sur la base de l'avant-projet de loi uniforme concernant la validité quant au fond des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels, établi par l'UNIDROIT, dans le cadre de ses travaux sur les règles uniformes

* *Ibid., vol. I : 1968-1970*, troisième partie, I, A, 1.

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, I, 2.

** Les annexes I et II sont reproduites plus bas dans le présent chapitre de l'annuaire (sections 2 et 3 respectivement).

concernant la formation de ces contrats. Le Groupe de travail a également noté que, lorsque, à sa septième session, la Commission avait examiné la demande de l'UNIDROIT l'invitant à étudier l'avant-projet de loi uniforme concernant la validité quant au fond des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels, on avait émis l'avis que les règles relatives à la formation et à la validité des contrats devraient faire l'objet d'un instrument unique et qu'il conviendrait de voir s'il serait opportun de formuler des règles uniformes concernant la formation et la validité des contrats en général dans la mesure où ces règles intéresseraient le commerce international.

13. Après délibération, le Groupe de travail a été unanimement d'avis qu'à sa session suivante il devrait faire porter ses travaux sur les règles uniformes concernant la formation des contrats et devrait essayer de formuler ces règles sur une base plus large que celle de la vente internationale des marchandises. Si, dans le cours de ses travaux, il apparaissait que les principes qui régissent les contrats de vente et ceux qui régissent les autres types de contrat ne pouvaient être traités dans un même texte, le Groupe se limiterait alors aux contrats de vente. En outre, le Groupe de travail a estimé qu'il conviendrait de voir si les règles concernant la validité ou certaines d'entre elles pouvaient, à juste titre, être réunies avec des règles concernant la formation. Le Groupe de travail a décidé de soumettre ces conclusions à la Commission, à sa neuvième session. A ce propos, il a prié le Secrétariat de faire part aux représentants à la Commission du programme de travail qu'il envisageait afin que ceux-ci puissent faire connaître leur position à la Commission, à sa neuvième session.

14. En vue de sa session suivante, le Groupe de travail a prié le Secrétariat de rédiger, en consultation avec l'UNIDROIT, une ou plusieurs études consistant :

a) A soumettre à une analyse critique la Loi uniforme de La Haye de 1964 sur la formation des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels et l'avant-projet de loi uniforme de l'UNIDROIT concernant la validité quant au fond des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels, et

b) A examiner la possibilité et l'opportunité de traiter les deux questions dans un instrument unique.

III. — Travaux futurs

15. Le Groupe de travail a examiné la question des dates de sa huitième session. Il a décidé de demander à la Commission que la huitième session du Groupe se tienne du mardi 4 au vendredi 14 janvier 1977, à New York.

2. — Projet de convention sur la vente internationale des marchandises (A/CN.9/116, annexe I)*

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS DE FOND

TABLE DES MATIÈRES

Chapitres	*Articles*
I. — CHAMP D'APPLICATION	1-7
II. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES	8-13
III. — OBLIGATIONS DU VENDEUR	14-33
Section I. — Délivrance de la chose et remise des documents	15-18
Section II. — Conformité de la chose	19-25
Section III. — Moyens dont dispose l'acheteur en cas de contravention au contrat par le vendeur	26-33
IV. — OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR	34-46
Section I. — Paiement du prix	35-40
Section II. — Prise de livraison	41
Section III. — Moyens dont dispose le vendeur en cas de contravention au contrat par l'acheteur	42-46
V. — DISPOSITIONS COMMUNES AUX OBLIGATIONS DU VENDEUR ET DE L'ACHETEUR	47-63
Section I. — Contravention anticipée	47-49
Section II. — Exonération	50
Section III. — Effets de la résolution	51-54
Section IV. — Dommages-intérêts	55-59
Section V. — Conservation de la chose	60-63
VI. — TRANSFERT DES RISQUES	64-67

* 17 mars 1976.

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS DE FOND

Chapitre I. — Champ d'application

Article premier

1) La présente Convention est applicable aux contrats de vente d'objets mobiliers corporels passés entre des parties ayant leur établissement dans des Etats différents :

a) Lorsque ces Etats sont des Etats contractants; ou

b) Lorsque les règles du droit international privé mènent à l'application de la loi d'un Etat contractant.

2) Il n'est pas tenu compte du fait que les parties ont leur établissement dans des Etats différents lorsque ce fait ne ressort ni du contrat ni de transactions antérieures entre les parties ni de renseignements donnés par elles à un moment quelconque avant la conclusion ou lors de la conclusion du contrat.

Article 2

La présente Convention ne régit pas les ventes :

a) D'objets mobiliers corporels achetés pour un usage personnel, familial ou domestique, à moins que le vendeur, au moment de la conclusion du contrat, n'ait pas su et n'ait pas eu de raisons de savoir que ces objets étaient achetés pour un tel usage;

b) Aux enchères;

c) Sur saisie ou de quelque autre manière par autorité de justice;

d) De valeurs mobilières, effets de commerce et monnaies;

e) De navires, bateaux et aéronefs;

f) D'électricité.

Article 3

1) La présente Convention ne s'applique pas aux contrats dans lesquels la partie prépondérante des obligations du vendeur consiste en une fourniture de main-d'œuvre ou d'autres services.

2) Sont assimilés aux ventes les contrats de fourniture d'objets mobiliers corporels à fabriquer ou à produire, à moins que la partie qui commande la chose n'ait à fournir une partie essentielle des éléments nécessaires à cette fabrication ou production.

Article 4

La présente Convention est également applicable lorsqu'elle a été choisie comme loi du contrat par les parties.

Article 5

Les parties peuvent exclure l'application de la présente Convention ou déroger à l'une quelconque de ses dispositions.

Article 6

Aux fins de la présente Convention :

a) Si une partie à un contrat de vente d'objets mobiliers corporels a plus d'un établissement, l'établissement est celui qui a la relation la plus étroite avec le contrat et son exécution, eu égard aux circonstances connues des parties ou envisagées par elles au moment de la conclusion du contrat;

b) Si une partie n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle est prise en considération;

c) Ni la nationalité des parties ni la qualité ou le caractère civil ou commercial des parties ou du contrat ne sont pris en considération.

Article 7

[1)] La présente Convention régit exclusivement les droits et obligations que le contrat de vente fait naître entre le vendeur et l'acheteur. Sauf exception formelle, elle ne concerne notamment pas la formation du contrat, ni les effets de celui-ci sur la propriété de la chose vendue, ni sa validité ou celle des clauses qu'il renferme, non plus que celle des usages.

[2) La présente Convention ne régit pas les droits et obligations qui peuvent naître entre le vendeur et l'acheteur du fait de l'existence de droits ou de prétentions en matière de propriété industrielle ou intellectuelle ou autres droits ou prétentions analogues[1].]

Chapitre II. — Dispositions générales

Article 8

1) Les parties sont liées par les usages auxquels elles ont consenti et par les habitudes qui se sont établies entre elles.

2) A moins qu'il n'en soit convenu autrement, les parties sont réputées s'être tacitement référées à tout usage dont elles avaient connaissance ou qu'elles avaient des raisons de connaître et qui, dans le commerce international, est largement connu et régulièrement observé par les parties à des contrats de même type dans la branche commerciale considérée.

Article 9

Une contravention commise par l'une des parties au contrat est essentielle lorsqu'elle cause un préjudice important à l'autre partie et que la partie qui a commis la contravention avait prévu ou avait des raisons de prévoir un tel résultat.

Article 10

1) Les communications prévues par la présente Convention doivent être adressées par un moyen approprié aux circonstances.

[1] Le Groupe de travail a décidé de conserver ce paragraphe entre crochets pour indiquer qu'à son avis la question devrait être tranchée par la Commission.

2) Une déclaration de résolution n'a d'effet que si elle est notifiée à l'autre partie.

3) Si une notification de résolution ou toute communication requise par l'article 23 est adressée par un moyen approprié dans le délai requis, le fait qu'elle n'est pas arrivée à destination, qu'elle n'est pas arrivée avant l'expiration de ce délai ou que sa teneur n'a pas été transmise exactement, ne prive pas l'expéditeur du droit de s'en prévaloir.

[*Article 11*

Aucune forme n'est prescrite pour le contrat de vente. Il peut être prouvé par témoins[2].]

Article 12

Si, en vertu des dispositions de la présente Convention, une partie a le droit d'exiger de l'autre l'exécution d'une obligation, un tribunal n'est tenu de prononcer l'exécution en nature que si celle-ci pouvait être ordonnée par le tribunal en vertu de son propre droit pour des contrats de vente semblables non régis par la présente Convention.

Article 13

Pour l'interprétation et l'application des dispositions de la présente Convention, on tiendra compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

Chapitre III. — Obligations du vendeur

Article 14

Le vendeur s'oblige, dans les conditions prévues au contrat et dans la présente Convention, à effectuer la délivrance, à remettre les documents s'il y a lieu et à transférer la propriété.

Section I. — Délivrance de la chose et remise des documents

Article 15

Si le vendeur n'est pas tenu de délivrer la chose en un lieu particulier, la délivrance s'effectue :

a) Lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose, par la remise de la chose au premier transporteur pour transmission à l'acheteur;

b) Lorsque, dans les cas non visés au précédent alinéa, le contrat porte sur

i) Un corps certain ou

ii) Une chose de genre qui doit être prélevée sur une masse déterminée ou qui doit être fabriquée ou produite,

et lorsque, au moment de la conclusion du contrat, les parties savaient que la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite en un lieu particulier, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur en ce lieu;

c) Dans les autres cas, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où le vendeur avait son établissement au moment de la conclusion du contrat.

Article 16

1) Si le vendeur est tenu de remettre la chose à un transporteur et que la chose ne soit pas manifestement individualisée aux fins du contrat par l'apposition d'une adresse ou tout autre moyen, le vendeur doit envoyer à l'acheteur un avis de l'expédition qui spécifie la chose.

2) Si le vendeur est tenu de prendre des dispositions en vue du transport de la chose, il doit conclure les contrats nécessaires pour que le transport soit effectué jusqu'au lieu prévu, par les moyens de transport appropriés aux circonstances et selon les conditions usuelles pour un tel transport.

3) Si le vendeur n'est pas obligé de souscrire lui-même une assurance de transport, il doit fournir à l'acheteur, sur la demande de ce dernier, tous renseignements dont il dispose qui sont nécessaires à la conclusion de cette assurance.

Article 17

Le vendeur doit délivrer la chose :

a) Si une date est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages à cette date; ou

b) Si une période (tel mois, telle saison) est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à un moment quelconque au cours de cette période à moins qu'il ne résulte des circonstances que c'est à l'acheteur de choisir une date; ou

c) Dans tous les autres cas, dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat.

Article 18

Si le vendeur est tenu de remettre les documents se rapportant à la chose, il doit s'acquitter de cette obligation au moment, au lieu et sous la forme déterminés par le contrat.

Section II. — Conformité de la chose

Article 19

1) Le vendeur doit livrer une chose dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont stipulés au contrat, et dont le contenant ou le conditionnement correspondent à celui qui est stipulé au contrat. Sauf convention contraire, la chose n'est conforme au contrat que si :

a) Elle convient aux usages auxquels serviraient habituellement des choses du même type;

b) Elle convient à toute fin particulière qui a été portée expressément ou tacitement à la connaissance du vendeur au moment de la conclusion du contrat, sauf s'il résulte des circonstances que l'acheteur ne s'en est

[2] Le Groupe de travail a décidé de conserver cet article entre crochets pour indiquer qu'à son avis la question devrait être tranchée par la Commission.

pas remis à la compétence ou à l'appréciation du vendeur ou qu'il n'était pas raisonnable de sa part de le faire;

c) Elle possède les qualités d'une chose que le vendeur a présentée à l'acheteur comme échantillon ou modèle;

d) Son contenant ou son conditionnement est celui qui est habituellement utilisé pour les choses de ce type.

2) Le vendeur n'est pas responsable, au regard des alinéas *a* à *d* du paragraphe 1 du présent article, d'un défaut de conformité que l'acheteur connaissait ou ne pouvait pas ignorer au moment de la conclusion du contrat.

Article 20

1) Le vendeur est responsable, conformément au contrat et à la présente Convention, de tout défaut de conformité qui existe au moment du transfert des risques à l'acheteur, même si ce défaut n'apparaît qu'ultérieurement.

2) Le vendeur est également responsable de tout défaut de conformité qui survient après le moment indiqué au paragraphe 1 du présent article et qui est imputable à l'inexécution de l'une quelconque de ses obligations, y compris un manquement à une garantie expresse selon laquelle la chose doit rester propre à son usage normal ou à un usage spécial ou conserver des qualités ou particularités spécifiées pendant une certaine période.

Article 21

En cas de délivrance anticipée, le vendeur conserve, jusqu'à la date prévue pour la délivrance, le droit de délivrer soit la partie ou la quantité manquantes, soit de nouvelles choses conformes au contrat, ou de réparer le défaut de conformité des choses délivrées, pourvu que ces opérations ne causent à l'acheteur ni inconvénients ni frais déraisonnables. Toutefois, l'acheteur conserve le droit de réclamer les dommages-intérêts prévus à l'article 55.

Article 22

1) L'acheteur doit examiner la chose ou la faire examiner dans un délai aussi bref que possible dans les circonstances.

2) Si le contrat prévoit le transport de la chose, l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose au lieu de destination.

3) Si la chose est réexpédiée par l'acheteur sans que celui-ci ait eu raisonnablement la possibilité de l'examiner et si, au moment de la conclusion du contrat, le vendeur connaissait ou aurait dû connaître la possibilité de cette réexpédition, l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose à sa nouvelle destination.

Article 23

1) L'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne le dénonce pas au vendeur, en précisant la nature de ce défaut, dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou aurait dû le constater.

2) Dans tous les cas, l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne le dénonce pas au plus tard dans un délai de deux ans à compter du jour de la remise effective de la chose, à moins que ce délai ne soit incompatible avec la durée d'une garantie contractuelle.

Article 24

Le vendeur ne peut pas se prévaloir des dispositions des articles 22 et 23 lorsque le défaut de conformité porte sur des faits qu'il connaissait ou ne pouvait pas ignorer et qu'il n'a pas révélés à l'acheteur.

Article 25

Le vendeur est tenu de délivrer la chose libre de tout droit ou prétention d'un tiers à moins que l'acheteur n'accepte de prendre la chose dans ces conditions.

SECTION III. — MOYENS DONT DISPOSE L'ACHETEUR EN CAS DE CONTRAVENTION AU CONTRAT PAR LE VENDEUR

Article 26

1) Si le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention, l'acheteur peut :

a) Exercer les droits prévus aux articles 27 à 33;

b) Obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 55 à 59.

2) L'acheteur ne perd pas le droit de demander des dommages-intérêts lorsqu'il se prévaut d'un autre moyen.

3) Si l'acheteur se prévaut d'un des moyens prévus en cas de contravention au contrat, le vendeur ne peut pas demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

Article 27

1) L'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat, à moins qu'il ne se soit prévalu d'un moyen incompatible avec cette exigence d'exécution.

2) En cas de défaut de conformité de la chose au contrat, l'acheteur ne peut exiger du vendeur la délivrance de choses nouvelles en remplacement que si le défaut de conformité constitue une contravention essentielle au contrat et si cette délivrance est demandée au moment de la dénonciation du défaut de conformité faite conformément à l'article 23 ou dans un délai raisonnable après cette dénonciation.

Article 28

L'acheteur peut demander l'exécution du contrat dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Dans ce cas, l'acheteur ne peut se prévaloir, avant

l'expiration de ce délai, d'aucun des moyens dont il dispose en cas de contravention au contrat par le vendeur, à moins que celui-ci n'ait déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Article 29

1) Le vendeur peut, même après la date de la délivrance, réparer tout manquement à ses obligations, à condition que cela n'entraîne pas un retard constituant une contravention essentielle au contrat et ne cause à l'acheteur ni inconvénients ni frais déraisonnables, à moins que l'acheteur n'ait déclaré la résolution du contrat conformément à l'article 30 ou la réduction du prix conformément à l'article 31.

2) Si le vendeur demande à l'acheteur de lui faire savoir s'il accepte l'exécution et que le vendeur ne lui répond pas dans un délai de durée raisonnable, le vendeur peut exécuter le contrat dans le délai qu'il a indiqué dans sa demande ou, s'il n'a indiqué aucun délai, dans un délai de durée raisonnable. L'acheteur ne peut pas, avant l'expiration de l'un ou l'autre de ces délais, se prévaloir d'une sanction qui est incompatible avec l'exécution du contrat par le vendeur.

3) Lorsque le vendeur avise l'acheteur qu'il exécutera le contrat avant l'expiration d'un délai déterminé, ou d'un délai de durée raisonnable, il est présumé demander à l'acheteur de lui notifier sa décision conformément au paragraphe 2 du présent article.

Article 30

1) L'acheteur peut déclarer la résolution du contrat :

a) Si l'inexécution par le vendeur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention constitue une contravention essentielle au contrat; ou

b) Si le vendeur a été requis d'exécuter le contrat conformément à l'article 28 et s'il n'a pas délivré la chose à l'expiration du délai supplémentaire fixé par l'acheteur ou s'il a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

2) Cependant, lorsque le vendeur a délivré la chose, l'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il ne l'a pas fait dans un délai raisonnable :

a) En cas de délivrance tardive, après qu'il a su que la délivrance avait été effectuée; ou

b) En cas de contravention autre que la délivrance tardive, après qu'il a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de cette contravention ou, si l'acheteur a exigé du vendeur l'exécution du contrat conformément à l'article 28, après l'expiration du délai supplémentaire ou après que le vendeur a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Article 31

En cas de défaut de conformité de la chose au contrat, que le prix ait été ou non déjà payé, l'acheteur peut déclarer la réduction du prix dans la proportion où la valeur que la chose avait au moment de la conclusion du contrat a été réduite du fait du défaut de conformité.

Article 32

1) Si le vendeur ne délivre qu'une partie de la chose ou si une partie seulement de la chose délivrée est conforme au contrat, les dispositions des articles 27 à 31 s'appliquent en ce qui concerne la partie manquante ou non conforme.

2) L'acheteur ne peut déclarer la résolution totale du contrat que si le défaut d'exécution intégrale et conforme au contrat constitue une contravention essentielle à celui-ci.

Article 33

1) Si le vendeur délivre la chose avant la date fixée, l'acheteur a la faculté de l'accepter ou de la refuser.

2) Si le vendeur délivre une quantité supérieure à celle prévue au contrat, l'acheteur peut accepter ou refuser de prendre livraison de la quantité qui dépasse celle prévue au contrat. Si l'acheteur accepte de prendre livraison de tout ou partie de la quantité excédentaire, il doit la payer au taux du contrat.

Chapitre IV. — Obligations de l'acheteur

Article 34

L'acheteur s'oblige à payer le prix et à prendre livraison de la chose dans les conditions prévues au contrat et dans la présente Convention.

SECTION I. — PAIEMENT DU PRIX

Article 35

L'acheteur doit prendre les mesures nécessaires pour permettre le paiement du prix ou faire établir les documents garantissant le paiement, tels qu'une lettre de crédit ou une caution bancaire.

Article 36

Lorsque la vente est conclue sans que le prix de la chose vendue ait été déterminé par le contrat directement ou par référence expresse ou tacite, l'acheteur doit payer le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat; si ce prix ne peut être constaté, l'acheteur doit payer le prix habituellement pratiqué audit moment, dans des circonstances comparables, pour la même chose.

Article 37

Si le prix est fixé d'après le poids de la chose, c'est le poids net qui, en cas de doute, détermine ce prix.

Article 38

1) L'acheteur doit payer le prix au vendeur à son établissement. Si cependant le paiement doit être

effectué contre remise de la chose ou des documents, le prix doit être payé au lieu de cette remise.

2) Le vendeur doit supporter toute augmentation des frais de paiement résultant d'un changement d'établissement du vendeur après la conclusion du contrat.

Article 39

1) L'acheteur est tenu de payer le prix lorsque le vendeur met soit la chose soit un document représentatif de la chose à sa disposition, conformément au contrat ou à la présente Convention. Le vendeur peut faire du paiement une condition de la remise de la chose ou du document.

2) Si le contrat implique un transport de la chose, le vendeur peut expédier la chose, en stipulant que celle-ci ou les documents représentatifs ne seront remis à l'acheteur au lieu de destination que contre paiement du prix.

3) L'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose, à moins que les modalités de délivrance ou de paiement dont sont convenues les parties n'excluent cette possibilité.

Article 40

L'acheteur est tenu de payer le prix à la date fixée au contrat ou résultant du contrat ou de la présente Convention, sans qu'il soit besoin d'aucune formalité.

SECTION II. — PRISE DE LIVRAISON

Article 41

L'obligation de l'acheteur de prendre livraison consiste :

a) A accomplir tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui pour permettre au vendeur d'effectuer la délivrance, et

b) A retirer la chose.

SECTION III. — MOYENS DONT DISPOSE LE VENDEUR EN CAS DE CONTRAVENTION AU CONTRAT PAR L'ACHETEUR

Article 42

1) Si l'acheteur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention, le vendeur peut :

a) Exercer les droits prévus aux articles 43 à 46;

b) Obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 55 à 59.

2) Le vendeur ne perd pas le droit de demander des dommages-intérêts lorsqu'il se prévaut d'un autre moyen.

3) Si le vendeur se prévaut d'un des moyens prévus en cas de contravention au contrat, l'acheteur ne peut pas demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

Article 43

Le vendeur peut exiger de l'acheteur le paiement du prix, la prise de livraison de la chose ou l'exécution de l'une quelconque des autres obligations de l'acheteur, à moins qu'il ne se soit prévalu d'un moyen incompatible avec ces exigences d'exécution.

Article 44

Le vendeur peut demander l'exécution du contrat dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Dans ce cas, le vendeur ne peut se prévaloir, avant l'expiration de ce délai, d'aucun des moyens dont il dispose en cas de contravention au contrat par l'acheteur, à moins que celui-ci n'ait déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Article 45

1) Le vendeur peut déclarer la résolution du contrat :

a) Si l'inexécution par l'acheteur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention constitue une contravention essentielle au contrat; ou

b) Si l'acheteur a été requis conformément à l'article 44 de payer le prix ou de prendre livraison et s'il n'a pas payé le prix ou pris livraison à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article 44, ou s'il a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

2) Cependant, lorsque l'acheteur a payé le prix, le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il ne l'a pas fait :

a) En cas d'exécution tardive par l'acheteur, avant d'avoir su qu'il y avait eu exécution; ou

b) En cas de contravention autre que l'exécution tardive, dans un délai raisonnable après qu'il a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de cette contravention ou, si le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat conformément à l'article 44 dans un délai raisonnable après l'expiration du délai supplémentaire ou après que l'acheteur a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Article 46

1) Si le contrat prévoit que l'acheteur doit spécifier la forme, le mesurage ou d'autres modalités de la chose et si l'acheteur n'effectue pas cette spécification à la date convenue expressément ou tacitement ou à l'expiration d'un délai raisonnable après une demande du vendeur celui-ci peut, sans préjudice des autres droits qu'il peut avoir, procéder lui-même à la spécification d'après les besoins de l'acheteur qui peuvent lui être connus.

2) Si le vendeur procède lui-même à la spécification, il doit en faire connaître les modalités à l'acheteur et lui fixer un délai raisonnable pour une spécification différente. Si l'acheteur n'utilise pas cette possibilité, la spécification effectuée par le vendeur est obligatoire.

Chapitre V. — Dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur

SECTION I. — CONTRAVENTION ANTICIPÉE

Article 47

1) Une partie peut différer l'exécution de ses obligations lorsqu'il est raisonnable d'agir ainsi parce que, postérieurement à la conclusion du contrat, une grave détérioration de la faculté de l'autre partie à exécuter ou de sa solvabilité ou la manière dont l'autre partie s'apprête à exécuter ou exécute le contrat donne des raisons de penser que cette autre partie n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations.

2) Si le vendeur a déjà expédié la chose lorsque apparaissent les raisons prévues au paragraphe 1 du présent article, il peut s'opposer à ce que la chose soit remise à l'acheteur, même si celui-ci détient déjà un document lui permettant de l'obtenir. Le présent paragraphe ne concerne que les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose.

3) La partie qui diffère l'exécution, avant ou après l'expédition de la chose, doit adresser immédiatement une notification à cet effet à l'autre partie, et elle doit procéder à l'exécution si l'autre partie donne des assurances suffisantes de la bonne exécution de son obligation. Si, dans un délai raisonnable à compter de la réception de la notification, l'autre partie ne donne pas de semblables assurances, la partie qui a différé l'exécution peut déclarer la résolution du contrat.

Article 48

1) Si, dans les contrats à livraisons successives, l'inexécution par l'une des parties d'une obligation relative à une livraison donne à l'autre partie de justes raisons de craindre une contravention essentielle eu égard à des obligations futures, elle peut déclarer la résolution du contrat pour l'avenir, à condition de le faire dans un délai raisonnable.

2) L'acheteur qui déclare la résolution du contrat pour les livraisons futures peut en outre, en même temps, déclarer la résolution du contrat pour les livraisons déjà reçues si, en raison de leur connexité, ces livraisons ne peuvent être utilisées aux fins envisagées par les parties lors de la conclusion du contrat.

Article 49

Si, avant la date de l'exécution, il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat, l'autre partie peut déclarer la résolution de celui-ci.

SECTION II. — EXONÉRATION

Article 50

1) Si une partie n'a pas exécuté une de ses obligations, elle n'est pas responsable des dommages découlant de cette inexécution si elle prouve que celle-ci est due à un empêchement qui s'est produit sans qu'il y ait faute de sa part. A cette fin, la partie qui n'a pas exécuté est réputée en défaut à moins de prouver qu'elle n'aurait pu raisonnablement prendre en considération, éviter ou surmonter ledit empêchement.

2) Si l'inexécution par le vendeur est due à l'inexécution par un sous-traitant, le vendeur n'est exonéré de sa responsabilité que s'il l'est en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article et que le sous-traitant serait lui aussi exonéré si les dispositions dudit paragraphe lui étaient appliquées.

3) L'exonération prévue par le présent article ne produit d'effet que pendant la durée de l'empêchement.

4) La partie qui n'a pas exécuté doit notifier à l'autre partie l'empêchement et ses effets sur sa capacité d'exécuter. Si elle ne le fait pas dans un délai raisonnable après avoir eu connaissance ou après qu'elle aurait dû avoir eu connaissance de l'empêchement, elle est responsable des dommages résultant de cette omission.

SECTION III. — EFFETS DE LA RÉSOLUTION

Article 51

1) Par la résolution du contrat les deux parties sont libérées de leurs obligations sous réserve des dommages-intérêts qui peuvent être dus. La résolution n'a pas d'effet sur les dispositions relatives au règlement des différends.

2) Si une partie a exécuté le contrat totalement ou partiellement, elle peut réclamer à l'autre partie la restitution de ce qu'elle a fourni ou payé en exécution du contrat. Si les deux parties sont en droit d'exiger des restitutions, celles-ci doivent s'opérer simultanément.

Article 52

1) L'acheteur perd son droit de déclarer la résolution ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement s'il lui est impossible de restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue.

2) Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas :

a) Si l'impossibilité de restituer la chose ou de restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue n'est pas due au fait de l'acheteur; ou

b) Si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée en conséquence de l'examen prescrit à l'article 22; ou

c) Si l'acheteur, avant le moment où il a constaté ou aurait dû constater le défaut de conformité, a vendu la chose ou une partie de la chose dans le cadre d'une opération commerciale courante ou a consommé ou transformé la chose ou une partie de la chose conformément à l'usage normal.

Article 53

L'acheteur qui a perdu le droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur la

délivrance d'une chose de remplacement en vertu de l'article 52 conserve le droit de se prévaloir de tous les autres moyens.

Article 54

1) Si le vendeur est tenu de restituer le prix, il doit aussi payer les intérêts de ce prix, au taux fixé conformément à l'article 58, à compter du jour du paiement.

2) L'acheteur doit au vendeur l'équivalent de tout profit ou avantage qu'il a retiré de la chose ou d'une partie de la chose :

a) Lorsqu'il doit la restituer en tout ou en partie; ou

b) Lorsqu'il est dans l'impossibilité de restituer tout ou partie de la chose ou de la restituer en tout ou en partie dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue et que néanmoins il a déclaré la résolution du contrat ou a exigé du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement.

SECTION IV. — DOMMAGES-INTÉRÊTS

Article 55

Les dommages-intérêts pour une contravention au contrat commise par une partie sont égaux à la perte subie et au gain manqué par l'autre partie par suite de la contravention. Ces dommages-intérêts ne peuvent être supérieurs à la perte subie et au gain manqué que la partie en défaut avait prévue ou aurait dû prévoir au moment de la conclusion du contrat, en considérant les faits qu'elle connaissait ou aurait dû connaître comme étant des conséquences possibles de la contravention au contrat.

Article 56

1) Lorsque le contrat est résolu et que, d'une manière raisonnable et dans un délai raisonnable après la résolution, l'acheteur a procédé à un achat de remplacement ou le vendeur à une vente compensatoire, la partie qui demande des dommages-intérêts peut, si elle n'invoque pas les dispositions des articles 55 ou 57, obtenir la différence entre le prix du contrat et le prix de l'achat de remplacement ou de la vente compensatoire.

2) Les dommages-intérêts au titre du paragraphe 1 du présent article peuvent comprendre la perte supplémentaire, y compris le gain manqué, si les conditions de l'article 55 sont remplies.

Article 57

1) Lorsque le contrat est résolu et que la chose a un prix courant, la partie qui demande des dommages-intérêts peut, si elle n'invoque pas les dispositions des articles 55 ou 56, obtenir la différence entre le prix du contrat et le prix courant au jour où le contrat est résolu.

2) Pour le calcul des dommages-intérêts prévus au paragraphe 1 du présent article, le prix courant à prendre en considération est celui du lieu où la délivrance de la chose aurait dû être effectuée, ou s'il n'y a pas de prix courant en ce lieu, le prix en un autre lieu qui peut être un prix de remplacement raisonnable, eu égard aux différences dans les frais de transport de la chose.

3) Les dommages-intérêts au titre du paragraphe 1 du présent article peuvent comprendre la perte supplémentaire, y compris le gain manqué, si les conditions de l'article 55 sont remplies.

Article 58

Si la contravention au contrat consiste en un retard dans le paiement du prix, le vendeur a droit en tous cas, sur les sommes non payées, à des intérêts moratoires à un taux égal au taux officiel d'escompte du pays où il a son établissement, augmenté de 1 p. 100, étant entendu que ce taux ne sera pas inférieur au taux applicable aux crédits commerciaux à court terme non garantis dans le pays où le vendeur a son établissement.

Article 59

La partie qui invoque la contravention au contrat est tenue de prendre des mesures raisonnables eu égard aux circonstances afin de diminuer la perte subie y compris par le manque à gagner du fait de la contravention. Si elle néglige de le faire, l'autre partie peut demander une réduction des dommages-intérêts égale à la partie de la perte qui aurait dû être évitée.

SECTION V. — CONSERVATION DE LA CHOSE

Article 60

Si l'acheteur tarde à prendre livraison de la chose et que le vendeur a la chose en sa possession ou sous son contrôle, celui-ci est tenu de prendre les mesures raisonnables eu égard aux circonstances pour assurer la conservation de la chose. Il peut retenir celle-ci jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par l'acheteur de ses dépenses raisonnables.

Article 61

1) Si la chose a été reçue par l'acheteur et que celui-ci entend la refuser, il est tenu de prendre les mesures raisonnables eu égard aux circonstances pour assurer la conservation de la chose. Il a le droit de retenir celle-ci jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par le vendeur de ses dépenses raisonnables.

2) Si la chose expédiée à l'acheteur a été mise à sa disposition au lieu de destination et que l'acheteur entend la refuser, il doit en prendre possession pour le compte du vendeur à condition qu'il puisse le faire sans paiement du prix et sans inconvénients ou frais déraisonnables. Cette disposition ne s'applique pas si le vendeur est présent au lieu de destination, ou lorsqu'il existe en ce lieu une personne ayant qualité pour prendre la chose en charge pour son compte.

Article 62

La partie qui doit prendre des mesures pour assurer la conservation de la chose peut la déposer dans un

magasin d'un tiers aux frais de l'autre partie, à condition que les frais qui doivent en résulter ne soient pas déraisonnables.

Article 63

1) Si l'autre partie a apporté un retard déraisonnable à prendre possession de la chose ou à la reprendre ou à payer les frais de sa conservation, la partie qui doit assurer la conservation de la chose, conformément aux articles 60 et 61, peut la vendre par tous moyens appropriés sous réserve de notification de son intention de vendre.

2) Si la chose est sujette à une perte ou à une détérioration rapide ou que sa conservation entraînerait des frais déraisonnables, la partie à qui incombe la conservation de la chose, conformément aux articles 60 ou 61, doit raisonnablement s'employer à la vendre. Dans la mesure du possible, elle doit notifier son intention de la vendre.

3) La partie qui vend la chose peut retenir du produit de la vente un montant égal aux frais raisonnables de conservation et de vente de la chose. Elle doit le surplus à l'autre partie.

Chapitre VI. — Transfert des risques

Article 64

Lorsque les risques sont transférés à l'acheteur, celui-ci est tenu de payer le prix nonobstant la perte ou la détérioration de la chose, à moins que ces événements ne soient dus à un fait du vendeur.

Article 65

1) Si le contrat implique un transport de la chose et que le vendeur ne soit pas tenu de la remettre en un lieu de destination déterminé, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise de la chose au premier transporteur pour transmission à l'acheteur.

2) Si, au moment de la conclusion du contrat, la chose est déjà en cours de transport, les risques sont transférés à compter de la remise de la chose au premier transporteur. Toutefois, les risques de perte de la chose vendue en cours de transport ne passent pas à l'acheteur si, au moment de la conclusion du contrat, le vendeur savait ou aurait dû savoir que la chose avait péri ou avait été détériorée, à moins qu'il n'ait informé l'acheteur de ce fait.

Article 66

1) Dans les cas non visés par l'article 65, les risques sont transférés à l'acheteur à compter du moment où la chose est mise à sa disposition et où il la retire.

2) Si la chose a été mise à la disposition de l'acheteur mais que celui-ci ne l'a pas retirée ou qu'il l'a retirée tardivement et que ce fait constitue une contravention au contrat, les risques sont transférés à l'acheteur à partir du dernier moment où celui-ci aurait pu en retirant la chose éviter de commettre une contravention au contrat. Si le contrat se rapporte à la vente de choses non encore individualisées, la chose n'est réputée avoir été mise à la disposition de l'acheteur que lorsqu'elle aura été manifestement individualisée aux fins du contrat.

Article 67

Si le vendeur a commis une contravention essentielle au contrat, les dispositions des articles 65 et 66 ne portent pas atteinte aux moyens dont l'acheteur dispose en raison de cette contravention.

3. — Commentaire relatif au projet de convention sur la vente internationale des marchandises (A/CN.9/116, annexe II)*

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS DE FOND

TABLE DES MATIÈRES

Chapitres	*Articles*
I. — CHAMP D'APPLICATION	1-7
II. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES	8-13
III. — OBLIGATIONS DU VENDEUR	14-33
Section I. — Délivrance de la chose et remise des documents	15-18
Section II. — Conformité de la chose	19-25
Section III. — Moyens dont dispose l'acheteur en cas de contravention au contrat par le vendeur	26-33
IV. — OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR	34-46
Section I. — Paiement du prix	35-40
Section II. — Prise de livraison	41
Section III. — Moyens dont dispose le vendeur en cas de contravention au contrat par l'acheteur	42-46

* 17 mars 1976.

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

V. — DISPOSITIONS COMMUNES AUX OBLIGATIONS DU VENDEUR ET DE L'ACHETEUR 47-63
Section I. — Contravention anticipée 47-49
Section II. — Exonération 50
Section III. — Effets de la résolution 51-54
Section IV. — Dommages-intérêts 55-59
Section V. — Conservation de la chose 60-63
VI. — TRANSFERT DES RISQUES 64-67

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS DE FOND

Chapitre I. — Champ d'application

Article premier

1) La présente Convention est applicable aux contrats de vente d'objets mobiliers corporels passés entre des parties ayant leur établissement dans des Etats différents :

a) Lorsque ces Etats sont des Etats contractants; ou

b) Lorsque les règles du droit international privé mènent à l'application de la loi d'un Etat contractant.

2) Il n'est pas tenu compte du fait que les parties ont leur établissement dans des Etats différents lorsque ce fait ne ressort ni du contrat ni de transactions antérieures entre les parties ni de renseignements donnés par elles à un moment quelconque avant la conclusion ou lors de la conclusion du contrat.

Droit uniforme antérieur

Articles 1 et 2 de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI).

Articles 2 et 3 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (Convention sur la prescription).

COMMENTAIRE

1. Cet article énonce les règles générales qui conditionnent l'application de la convention à un contrat de vente d'objets mobiliers corporels.

Critère de base, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 de l'article premier dispose que le critère de base qui détermine l'application de la convention à un contrat de vente d'objets mobiliers corporels est la situation de l'établissement des parties qui doit se trouver dans des Etats différents[1].

3. La convention ne porte pas sur le droit applicable aux contrats de vente passés entre des parties qui ont leur établissement dans un seul et même Etat. Ces contrats sont normalement régis par le droit interne de cet Etat.

4. Ainsi centrée sur la vente des objets mobiliers corporels entre des parties ayant leur établissement dans des Etats différents, la convention a un triple but :

1) Décourager la recherche du for dont le droit est le plus favorable;

2) Réduire la nécessité de recourir aux règles du droit international privé;

3) Offrir un droit moderne de la vente qui convienne aux transactions de caractère international.

Critères supplémentaires, paragraphe 1 a et b

5. Les parties au contrat ayant leur établissement dans des Etats différents, la convention s'applique uniquement :

1) Lorsque les Etats dans lesquels les parties ont leur établissement sont des Etats contractants; ou

2) Lorsque les règles du droit international privé conduisent à l'application de la loi d'un Etat contractant.

6. Si les deux Etats dans lesquels les parties ont leur établissement sont des Etats contractants, la convention s'applique, même si les règles du droit international privé du for conduisent normalement à l'application de la loi d'un Etat tiers, par exemple la loi de l'Etat où le contrat a été conclu. On ne peut éviter ce résultat que si le litige est né dans un Etat tiers non contractant et si les règles du droit international privé de cet Etat conduisent à l'application au contrat de la *lex fori*, c'est-à-dire de la loi dudit Etat, ou à l'application de la loi d'un quatrième Etat, qui n'est pas un Etat contractant.

7. Même si l'une des parties au contrat ou toutes les deux ont leur établissement dans un Etat qui n'est pas un Etat contractant, la convention est applicable pour autant que les règles du droit international privé du for conduisent à l'application de la loi d'un Etat contractant. En pareil cas, il s'agit alors de savoir quel est le droit de la vente de cet Etat qui s'appliquera. Si les parties au contrat ont leur établissement dans des Etats différents, la convention constitue le droit de la vente applicable à ce contrat.

8. Ce principe trouve une autre application : si deux parties ayant leur établissement dans des Etats différents ont choisi la loi d'un Etat contractant comme loi du contrat, la convention est applicable quand bien même les parties n'ont pas mentionné la convention expressément.

Connaissance de la situation, paragraphe 2

9. Aux termes du paragraphe 2, la convention ne s'applique pas si le "fait que les parties ont leur établissement dans des Etats différents . . . ne ressort ni du contrat, ni de transactions antérieures entre les parties, ni de renseignements donnés par elles à un moment quelconque avant la conclusion ou lors de la conclusion du contrat". Tel est le cas, par exemple, lorsque les parties paraissent avoir leur établissement dans le même Etat, mais que l'une d'elles agit en tant que représentant d'un commettant étranger dont l'identité n'est pas révélée. Dans ce cas, le paragraphe 2 exclut la vente, qui selon les apparences a lieu entre des parties dont les établissements se trouvent dans le même Etat, du domaine d'application de la convention.

*Article 2**

La présente Convention ne régit pas les ventes :

a) D'objets mobiliers corporels achetés pour un usage personnel, familial ou domestique, à moins que le

[1] Si une partie a des établissements dans plus d'un Etat, l'établissement qui doit être pris en considération est déterminé par l'alinéa *a* de l'article 6.

* La Norvège a formulé une réserve au sujet des alinéas *e* et *f* de l'article 2.

vendeur, au moment de la conclusion du contrat, n'ait pas su et n'ait pas eu de raisons de savoir que ces objets étaient achetés pour un tel usage;

b) Aux enchères;

c) Sur saisie ou de quelque autre manière par autorité de justice;

d) De valeurs mobilières, effets de commerce et monnaies;

e) De navires, bateaux et aéronefs;

f) D'électricité.

Droit uniforme antérieur

Article 5 de la LUVI.

Article 4 de la Convention sur la prescription.

COMMENTAIRE

1. L'article 2 indique quelles sont les ventes qui sont exclues du champ d'application de la convention. Ces exclusions sont de trois ordres : celles qui tiennent au but dans lequel les objets mobiliers corporels ont été achetés, celles qui tiennent au caractère de la transaction et celles qui tiennent à la nature des objets vendus.

Exclusion des ventes aux consommateurs, alinéa a

2. L'alinéa *a* de l'article 2 exclut les ventes aux consommateurs du champ d'application de la convention. Une vente est exclue du champ d'application de la convention si la chose est achetée "pour un usage personnel, familial ou domestique". Toutefois, si elle est achetée par un particulier à des fins commerciales, la vente est régie par la convention. C'est ainsi, par exemple, que les situations suivantes tombent sous le coup de la convention : l'achat d'un appareil photographique par un photographe professionnel pour un usage professionnel; l'achat de savon et autres articles de toilette par une entreprise pour l'usage personnel de ses employés; l'achat d'une seule automobile par un garagiste en vue de sa revente.

3. Si les ventes aux consommateurs sont exclues de la convention, c'est que dans un certain nombre de pays, ces opérations font l'objet de dispositions législatives internes destinées à protéger le consommateur. Pour ne pas contrarier l'effet de ces dispositions de droit interne, il a été jugé préférable d'exclure les ventes aux consommateurs du champ d'application de la convention. En outre, la plupart des ventes aux consommateurs sont des transactions internes et on a estimé que la convention ne devrait pas s'appliquer aux cas relativement rares où les ventes aux consommateurs sont des transactions internationales du fait, par exemple, que l'acheteur est un touriste ayant son domicile dans un autre pays[2] ou que la chose est commandée par correspondance.

4. Même si les objets mobiliers corporels ont été achetés pour un usage personnel, familial ou domestique, la convention ne s'applique pas "à moins que le vendeur, au moment de la conclusion du contrat, n'ait pas su et n'ait pas eu de raisons de savoir que ces objets étaient achetés pour un tel usage". Il se peut que le vendeur n'ait pas eu de raisons de savoir que ces objets étaient achetés pour un tel usage, si la quantité des objets achetés, l'adresse à laquelle ils devaient être envoyés ou d'autres aspects de l'opération n'étaient pas courants dans une vente aux consommateurs.

Exclusion des ventes aux enchères, alinéa b

5. L'alinéa *b* de l'article 2 exclut les ventes aux enchères du champ d'application de la convention. Les ventes aux enchères font souvent l'objet d'une réglementation spéciale en vertu du droit national applicable et il a été jugé souhaitable qu'elles restent soumises à cette réglementation, même si l'adjudicataire a son établissement dans un Etat différent.

[2] Voir l'article 6, *b*.

Exclusion des ventes sur saisie ou de quelque autre manière par autorité de justice, alinéa c

6. L'alinéa *c* de l'article 2 exclut les ventes sur saisie judiciaire ou administrative ou de quelque autre manière par autorité de justice, étant donné que ces ventes sont normalement soumises à des règles spéciales dans l'Etat sous l'autorité duquel a lieu la vente sur saisie. En outre, ces ventes n'occupent pas une place importante dans le commerce international, si bien qu'on peut, sans risque, les considérer comme des opérations purement internes.

Exclusion des ventes de valeurs mobilières, effets de commerce et monnaies, alinéa d

7. L'alinéa *d* exclut les ventes de valeurs mobilières, effets de commerce et monnaies. Ces opérations posent des problèmes différents de ceux que soulèvent les ventes internationales d'objets mobiliers corporels ordinaires et, en outre, dans de nombreux pays, elles sont soumises à des règles d'ordre public. Par ailleurs, certains systèmes de droit ne considèrent pas les papiers commerciaux comme des objets corporels. Si ces ventes n'étaient pas exclues, il pourrait y avoir d'importantes divergences dans l'application de la convention.

8. Cet alinéa n'exclut pas du champ d'application de la convention les ventes de marchandises sur document, bien que, dans certains systèmes de droit, ces ventes puissent être qualifiées de ventes de papier commercial.

Exclusion des ventes de navires, bateaux et aéronefs, alinéa e

9. L'alinéa *e* exclut du champ d'application de la convention toutes les ventes de navires, bateaux et aéronefs. La question de savoir si les navires, bateaux et aéronefs sont des "objets mobiliers corporels" peut se poser dans certains systèmes de droit. Dans la plupart des législations, certains navires, bateaux et aéronefs sont soumis à des conditions d'immatriculation. Les règles qui précisent lesquels d'entre eux doivent être immatriculés sont fort variées. Comme il se peut que l'on ne sache pas, au moment de la vente, quel sera le lieu d'immatriculation ni, par conséquent, quelle sera la loi qui régira l'immatricuation, la vente de tous les navires, bateaux et aéronefs a été exclue, afin d'assurer une application uniforme de la convention.

Exclusion des ventes d'électricité, alinéa f

10. L'alinéa *f* exclut les ventes d'électricité du champ d'application de la convention, car dans de nombreux systèmes de droit, l'électricité n'est pas considérée comme un objet corporel et les ventes internationales d'électricité posent de toute manière des problèmes particuliers, différents de ceux que présentent les ventes internationales normales d'objets mobiliers corporels.

Article 3

1) La présente Convention ne s'applique pas aux contrats dans lesquels la partie prépondérante des obligations du vendeur consiste en une fourniture de main-d'œuvre ou d'autres services.

2) Sont assimilés aux ventes les contrats de fourniture d'objets mobiliers corporels à fabriquer ou à produire, à moins que la partie qui commande la chose n'ait à fournir une partie essentielle des éléments nécessaires à cette fabrication ou production.

Droit uniforme antérieur

Article 6 de la LUVI.

Article 6 de la Convention sur la prescription.

COMMENTAIRE

1. L'article 3 vise deux cas différents dans lesquels le contrat prévoit l'accomplissement d'un acte, en plus de la fourniture d'objets mobiliers corporels.

Vente d'objets mobiliers corporels et fourniture de main-d'œuvre ou d'autres services par le vendeur, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 vise les contrats en vertu desquels le vendeur s'engage non seulement à vendre des objets mobiliers corporels mais aussi à fournir de la main-d'œuvre ou d'autres services. A titre d'exemple, on peut citer le cas où le vendeur accepte de vendre des machines et s'engage à les mettre en place en état de marche dans une usine ou à superviser leur installation. Dans un cas de ce genre, le paragraphe 1 prévoit que lorsque "la partie prépondérante" de l'obligation du vendeur consiste en la fourniture de main-d'œuvre ou d'autres services, comme dans un contrat "clefs en main", le contrat n'est pas soumis aux dispositions de la convention.

3. Il importe de noter que ce paragraphe n'envisage pas la question de savoir si les obligations nées d'un seul instrument ou d'une seule transaction constituent au fond un ou deux contrats. Par conséquent, la question de savoir si les obligations du vendeur relatives à la vente d'objets mobiliers corporels et celles qui ont trait à la fourniture de main-d'œuvre ou d'autres services peuvent être considérées comme formant deux contrats distincts (en vertu de ce que l'on appelle parfois la doctrine de la "divisibilité" des contrats) sera résolue conformément à la loi nationale applicable.

Fourniture d'éléments par l'acheteur, paragraphe 2

4. Dans le premier membre de phrase, le paragraphe 2 de l'article 3 stipule que la vente d'objets mobiliers corporels à fabriquer par le vendeur sur commande de l'acheteur est régie par les dispositions de la convention au même titre que la vente d'objets mobiliers corporels déjà fabriqués.

5. Toutefois, le second membre de phrase "à moins que la partie qui commande la chose n'ait à fournir une partie essentielle des éléments nécessaires à cette fabrication ou production" a pour objet d'exclure du domaine d'application de la convention les contrats en vertu desquels l'acheteur s'engage à fournir au vendeur (le fabricant) une partie essentielle des éléments nécessaires à cette fabrication ou production. Etant donné que ces contrats ressemblent davantage à des contrats de fourniture de services ou de main-d'œuvre qu'à des contrats de vente d'objets mobiliers corporels, ils sont exclus du champ d'application de la convention conformément à la règle générale du paragraphe 1.

Article 4

La présente Convention est également applicable lorsqu'elle a été choisie comme loi du contrat par les parties.

Droit uniforme antérieur

Article 4 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 4 invite les entreprises à prévoir l'application de la convention, qui a été spécialement conçue pour répondre aux problèmes du commerce international, dans les cas où cette convention n'est pas automatiquement applicable en vertu des dispositions de l'article premier. Cet article pourrait intéresser en particulier les entreprises d'un Etat contractant qui traite à la fois avec des entreprises d'Etats non contractants (convention généralement non applicable en vertu de l'article premier) et avec des entreprises d'Etats contractants (convention applicable en vertu de l'article premier). En insérant dans leurs contrats une clause en ce sens, elles pourront s'assurer que la même loi s'appliquera à tous leurs contrats internationaux de vente d'objets mobiliers corporels. De même, les entreprises d'Etats non contractants où il n'existe pas un droit moderne de la vente applicable aux contrats de vente internationaux pourront vouloir choisir la convention comme loi du contrat. En outre, d'aucuns pourront vouloir appliquer la convention à certains contrats de vente de droit interne, notamment lorsque le contrat en question fait partie d'une série de contrats qui comprend une vente internationale d'objets mobiliers corporels.

2. Les tribunaux d'un Etat contractant seraient tenus d'appliquer une clause relative à la loi applicable figurant dans un contrat dont ils auraient à connaître. La question de savoir si les tribunaux d'un Etat non contractant seraient ou non tenus d'appliquer une clause de ce genre serait une question touchant à l'ordre public interne de l'Etat intéressé.

3. Si la convention était choisie comme loi du contrat, elle régirait exclusivement les obligations du vendeur et de l'acheteur découlant du contrat de vente. Elle n'aurait aucun effet sur les dispositions impératives de la loi nationale applicable[3].

Article 5

Les parties peuvent exclure l'application de la présente Convention ou déroger à l'une quelconque de ses dispositions.

Droit uniforme antérieur

Article 3 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 5 prévoit expressément que la convention a un caractère supplétif. Les parties peuvent exclure totalement l'application de la convention en choisissant une autre loi pour régir leur contrat. Elles peuvent également exclure partiellement l'application de la convention ou déroger à l'une quelconque de ses dispositions en adoptant dans leur contrat des dispositions prévoyant des solutions différentes de celles de la convention.

2. La deuxième phrase de l'article 3 de la LUVI, selon laquelle "cette exclusion peut être expresse ou tacite", a été éliminée de crainte que la référence particulière à l'exclusion "tacite" n'incite les tribunaux à conclure, en se fondant sur des motifs insuffisants, que l'application de la convention a été totalement exclue.

Article 6

Aux fins de la présente Convention :

a) Si une partie à un contrat de vente d'objets mobiliers corporels a plus d'un établissement, l'établissement est celui qui a la relation la plus étroite avec le contrat et son exécution, eu égard aux circonstances connues des parties ou envisagées par elles au moment de la conclusion du contrat;

b) Si une partie n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle est prise en considération;

c) Ni la nationalité des parties ni la qualité ou le caractère civil ou commercial des parties ou du contrat ne sont pris en considération.

Droit uniforme antérieur

Articles 1, paragraphes 2 et 3, et 7 de la LUVI.

Article 2, alinéas *c*, *d* et *e* de la Convention sur la prescription.

COMMENTAIRE

1. L'article 6 détermine "l'établissement" d'une partie qui doit être pris en considération et indique l'effet que la nationalité des parties ou le caractère civil ou commercial des parties ou du contrat peuvent avoir sur l'application de la convention.

[3] Voir l'article 7.

Etablissement, alinéa a

2. L'alinéa *a* prévoit le cas où une partie à un contrat de vente internationale a plus d'un établissement. Cette situation est envisagée dans la convention à propos de deux questions différentes.

3. La première question est celle de savoir si la convention s'applique au contrat. La convention n'est applicable que si le contrat a été passé entre des parties ayant leur établissement dans des Etats différents[4]. En outre, dans la plupart des cas, ces Etats doivent être des Etats contractants[5]. Aucun problème ne se pose pour déterminer si la convention est applicable, quand tous les établissements d'une partie (X) sont situés dans des Etats contractants autres que celui où l'autre partie (Y) a son établissement. Quel que soit l'établissement de X que l'on choisisse de prendre en considération, les établissements de X et de Y seront situés dans des Etats contractants différents. Un problème ne se pose que lorsque l'un des établissements de X est situé soit dans le même Etat que l'établissement de Y, soit dans un Etat non contractant. Dans ce cas, il devient essentiel de déterminer quel est celui des établissements de X qui doit être considéré comme son établissement au sens de l'article premier.

4. La seconde question à propos de laquelle il importe de savoir quel est l'établissement qui doit être pris en considération a trait à l'obligation du vendeur, énoncée à l'alinéa *c* de l'article 15, de mettre la chose à la disposition de l'acheteur "au lieu où le vendeur avait son établissement au moment de la conclusion du contrat". Dans ce cas, il peut être tout aussi nécessaire de choisir entre deux établissements situés dans un Etat donné qu'entre des établissements situés dans deux Etats différents.

5. L'alinéa *a* énonce le critère sur lequel on se fonde pour déterminer l'établissement qui doit être pris en considération : il s'agit de l'établissement "qui a la relation la plus étroite avec le contrat et son exécution". Les termes "le contrat et son exécution" se réfèrent à l'ensemble des éléments de la transaction et désignent l'offre et l'acceptation aussi bien que l'exécution du contrat. Pour déterminer l'établissement qui a "la relation la plus étroite", l'alinéa *a* précise qu'il faut tenir compte des "circonstances connues des parties ou envisagées par elles au moment de la conclusion du contrat". Parmi les circonstances qui pourraient ne pas être connues de l'une des parties au moment de la conclusion du contrat, citons le contrôle exercé sur la conclusion du contrat par un siège social situé dans un autre Etat ou l'origine ou la destination étrangères des marchandises. Lorsque ces circonstances ne sont pas connues des deux parties et n'ont pas été envisagées par elles, au moment de la conclusion du contrat, elles ne doivent pas être prises en considération.

Résidence habituelle, alinéa b

6. L'alinéa *b* prévoit le cas où l'une des parties n'a pas d'établissement. La plupart des contrats internationaux sont conclus entre des hommes d'affaires qui ont un établissement attitré. Toutefois, il peut arriver qu'une personne qui n'a pas d'"établissement" conclue un contrat de vente d'objets mobiliers corporels à des fins commerciales et non pas simplement "pour un usage personnel, familial ou domestique" au sens de l'article 2 de la convention. L'alinéa *b* prévoit que, dans ce cas, sa résidence habituelle sera prise en considération.

Nationalité des parties, caractère civil ou commercial de la transaction, alinéa c

7. L'alinéa *c* prévoit que ni la nationalité des parties ni le caractère civil ou commercial des parties ou du contrat ne sont pris en considération aux fins de l'application de la convention.

8. La question de savoir si la convention est applicable à un contrat de vente d'objets mobiliers corporels dépend essentiellement du fait que "les établissements" des deux parties se trouvent ou non dans des Etats contractants différents. L'établissement à prendre en considération est déterminé à l'alinéa *a* de l'article 6 sans référence à la nationalité, au lieu d'immatriculation ou à la situation du siège social d'une partie. L'alinéa *c* renforce cette position en indiquant expressément que la nationalité des parties n'est pas prise en considération.

9. Dans certains systèmes juridiques, la loi relative aux contrats de vente d'objets mobiliers corporels diffère selon que les parties ou le contrat ont un caractère civil ou commercial. Dans d'autres systèmes juridiques, cette distinction n'existe pas. Pour éviter les divergences d'interprétation quant au champ d'application de la convention, l'alinéa *c* dispose que la convention s'applique sans égard au caractère civil ou commercial des parties ou du contrat.

Article 7

[1)] La présente Convention régit exclusivement les droits et obligations que le contrat de vente fait naître entre le vendeur et l'acheteur. Sauf exception formelle, elle ne concerne notamment pas la formation du contrat, ni les effets de celui-ci sur la propriété de la chose vendue, ni sa validité ou celle des clauses qu'il renferme, non plus que celle des usages.

[2) La présente Convention ne régit pas les droits et obligations qui peuvent naître entre le vendeur et l'acheteur du fait de l'existence de droits ou de prétention en matière de propriété industrielle ou intellectuelle ou autres droits ou prétentions analogues.]*

Droit uniforme antérieur

Articles 4, 5, paragraphes 2 et 8 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 7 limite le champ d'application de la convention aux droits et obligations que le contrat de vente fait naître entre le vendeur et l'acheteur sauf disposition contraire expresse de la convention.

Formation et validité, paragraphe 1

2. Le seul article de la convention qui traite de la formation ou de la validité du contrat est l'article 11, selon lequel un contrat de vente d'objets mobiliers corporels ne doit pas être nécessairement fait par écrit et, de façon générale, n'est soumis à aucune condition de forme. Cette disposition a été inscrite dans la convention bien qu'elle concerne la formation, et éventuellement la validité, du contrat, parce qu'elle concerne également la preuve du contrat, et sa présence a donc été jugée essentielle dans la convention.

3. Parmi les dispositions de la convention dont il ressort de l'article 7 qu'elles ne confèrent au contrat aucune validité figure l'article 36 concernant la fixation du prix, lorsque celui-ci n'a pas été déterminé par le contrat directement ou par référence. Si la législation d'un Etat donné ne reconnaît pas la validité d'un contrat qui ne fixe pas et ne permet pas de déterminer le prix, l'article 36 ne confère aucune validité à ce contrat.

Transfert de la propriété, paragraphe 1

4. Le paragraphe 1 précise que la convention ne régit pas le transfert de la propriété de la chose vendue. Dans certains systèmes juridiques, le transfert de la propriété s'effectue au moment de la conclusion du contrat. Dans d'autres systèmes juridiques, ce transfert s'opère ultérieurement, par exemple au moment où la chose est délivrée à l'acheteur. Il n'a pas été jugé possible d'établir sur ce point une règle uniforme, et il n'a pas non plus été jugé nécessaire de le faire, attendu que la convention règle plusieurs questions liées, du moins dans certains systèmes juridiques, au transfert de la propriété : l'obligation du vendeur de délivrer la chose libre de tout droit ou

[4] Article premier 1. Voir, cependant, l'article 4.
[5] Article premier 1, *a*.

* Le Groupe de travail a décidé de conserver ce paragraphe entre crochets pour indiquer qu'à son avis, la question devrait être tranchée par la Commission. Voir également les réserves de la Norvège à l'article 25.

prétention d'un tiers qui n'a pas été accepté par l'acheteur[6]; l'obligation de l'acheteur de payer le prix[7]; le transfert des risques de perte ou de détérioration de la chose[8]; l'obligation d'assurer la conservation de la chose[9].

Chapitre II. — Dispositions générales

Article 8

1) Les parties sont liées par les usages auxquels elles ont consenti et par les habitudes qui se sont établies entre elles.

2) A moins qu'il n'en soit convenu autrement, les parties sont réputées s'être tacitement référées à tout usage dont elles avaient connaissance ou qu'elles avaient des raisons de connaître et qui, dans le commerce international, est largement connu et régulièrement observé par les parties à des contrats de même type dans la branche commerciale considérée.

Droit uniforme antérieur

Article 9 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. Cet article indique dans quelle mesure les parties au contrat sont liées par les usages et par les habitudes qui se sont établies entre elles.

2. Par l'effet combiné des paragraphes 1 et 2, les parties sont liées par les usages auxquels elles ont consenti. Cet accord peut être exprès ou tacite.

3. Pour qu'il y ait un accord tacite entre les parties sur ce point, deux conditions doivent être remplies : il doit s'agir d'un usage dont les parties avaient connaissance ou qu'elles avaient des raisons de connaître et d'un usage qui, dans le commerce international, est largement connu et régulièrement observé par les parties à des contrats de même type dans la branche commerciale considérée. Il peut s'agir d'un usage limité à un certain produit, à une région donnée ou à un groupe de partenaires commerciaux.

4. Pour savoir si, dans un cas particulier, il s'agit d'un usage auquel les parties sont réputées s'être tacitement référées, le facteur déterminant sera souvent le fait que cet usage est largement connu et régulièrement observé par les parties à des contrats de même type dans la branche commerciale considérée. Dans ce cas, il se peut que les parties soient considérées comme ayant eu "des raisons de connaître" cet usage.

5. Etant donné que les usages lient les parties parce que celles-ci sont réputées s'y être expressément ou tacitement référées dans le contrat, ils seront appliqués de préférence à des dispositions de la convention contraires à ces usages, en vertu du principe de la liberté contractuelle[10]. Par conséquent, le paragraphe 2 de l'article 9 de la LUVI selon lequel, en cas de contradiction entre un usage applicable et la Loi uniforme, cet usage l'emporte, sauf volonté contraire des parties, et qui va à l'encontre des principes constitutionnels de certains Etats et de l'ordre public d'autres Etats, a été jugé inutile et par conséquent supprimé.

6. L'article 8 ne prévoit aucune règle pour l'interprétation des expressions, dispositions ou formules de contrats qui sont largement utilisés dans le commerce international et dont les parties n'ont donné aucune interprétation. Dans certains cas, ces expressions, dispositions ou formules de contrat peuvent être considérées comme constituant des usages ou des habitudes entre les parties, auquel cas l'article 8 s'appliquerait.

[6] Art. 25.
[7] Art. 39.
[8] Art. 64 à 67.
[9] Art. 60 à 63.
[10] Art. 5.

Article 9

Une contravention commise par l'une des parties au contrat est essentielle lorsqu'elle cause un préjudice important à l'autre partie et que la partie qui a commis la contravention avait prévu ou avait des raisons de prévoir un tel résultat.

Loi uniforme antérieure

Article 10 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 9 définit "la contravention essentielle".

2. La définition de la contravention essentielle est importante parce que diverses sanctions mises à la disposition de l'acheteur ou du vendeur[11] ainsi que certains aspects du transfert des risques[12] en dépendent.

3. Une contravention est essentielle lorsqu'elle "cause un préjudice important à . . . [la] partie [lésée]"; c'est là le critère fondamental. Pour déterminer si le préjudice est important, il faut tenir compte des circonstances propres à chaque cas, par exemple de la valeur monétaire du contrat, du préjudice monétaire causé par la contravention et des répercussions fâcheuses de plus ou moins grande portée qu'il peut avoir sur d'autres activités de la partie lésée.

4. Outre ce critère fondamental qui vise le préjudice causé à la partie lésée, une contravention n'est essentielle que si "la partie qui a commis la contravention avait prévu ou avait des raisons de prévoir un tel résultat", c'est-à-dire le résultat effectif de la contravention. Il y a lieu de noter qu'il n'est pas nécessaire que la partie qui a commis la contravention ait en fait prévu ce résultat.

Article 10

1) Les communications prévues par la présente Convention doivent être adressées par un moyen approprié aux circonstances.

2) Une déclaration de résolution n'a d'effet que si elle est notifiée à l'autre partie.

3) Si une notification de résolution ou toute communication requise par l'article 23 est adressée par un moyen approprié dans le délai requis, le fait qu'elle n'est pas arrivée à destination, qu'elle n'est pas arrivée avant l'expiration de ce délai ou que sa teneur n'a pas été transmise exactement, ne prive pas l'expéditeur du droit de s'en prévaloir.

Droit uniforme antérieur

Articles 14 et 39, paragraphe 3, de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 10 énonce les règles relatives aux communications requises par la convention.

Obligation d'utiliser un moyen approprié, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 précise qu'une partie qui est tenue par la convention d'adresser une communication doit le faire par un moyen approprié aux circonstances. Il peut y avoir plus d'un moyen de communication approprié aux circonstances, auquel cas l'expéditeur peut utiliser celui qui est le plus pratique pour lui.

[11] Voir les articles 27, 2), 29, 1), 30, 1), *a*, 32, 2), 45, 1) *a*, 48, 1) et 49.
[12] Voir l'article 67.

3. Un moyen de communication est approprié "aux circonstances" s'il est approprié à la situation des parties. Un moyen de communication qui est approprié à un ensemble de circonstances peut ne pas être approprié à un autre. Ainsi, même si une notification donnée doit être normalement envoyée par la poste aérienne, il se peut que, dans un cas particulier, vu l'urgence de l'affaire, seule une communication électronique, par télégramme, télex ou téléphone, soit le moyen approprié "aux circonstances".

Notification de résolution, paragraphe 2

4. Le paragraphe 2 prévoit qu'une déclaration de résolution d'un contrat faite en vertu de la convention[13] n'a d'effet que si elle est notifiée à l'autre partie.

Risques en cours de transmission, paragraphe 3

5. Le paragraphe 3 stipule que si une partie a envoyé une notification de résolution du contrat ou une dénonciation d'un défaut de conformité de la chose conformément à l'article 23, par un moyen approprié dans le délai requis, "le fait qu'elle [la communication] n'est pas arrivée à destination, qu'elle n'est pas arrivée avant l'expiration de ce délai [requis] ou que sa teneur n'a pas été transmise exactement, ne prive pas l'expéditeur du droit de s'en prévaloir". Les risques de perte ou de retard de la communication ou d'une transmission inexacte de la communication sont donc à la charge du destinataire.

6. Le paragraphe 3 ne s'applique pas aux autres communications requises par la convention[14] et aucune règle n'est stipulée pour ces autres communications en ce qui concerne les risques en cours de transmission. Il y a cependant lieu de noter que le paragraphe 1 prévoit que toutes les communications doivent être adressées par un moyen approprié aux circonstances.

[*Article 11**

Aucune forme n'est prescrite pour le contrat de vente. Il peut être prouvé par témoins.]

Droit uniforme antérieur

Article 15 de la LUVI.

Article 3 de la Loi uniforme sur la formation des contrats.

COMMENTAIRE

1. L'article 11 stipule qu'aucune forme n'est prescrite pour le contrat de vente.

2. Bien que l'on puisse considérer que l'article 11 porte sur une question de formation ou de validité[15], le fait que de nombreux contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels sont conclus par des moyens modernes de communication qui excluent parfois la forme écrite, il a été décidé d'introduire l'article 11 dans la convention. Néanmoins, toute sanction administrative ou pénale qui serait prévue en cas de contravention à la réglementation d'un Etat exigeant que ces contrats soient faits par écrit, afin d'exercer un contrôle administratif sur l'acheteur ou sur le vendeur ou de faire appliquer la législation sur le contrôle des changes ou à toute autre fin, serait applicable à une partie qui aurait conclu le contrat en question, bien que le contrat lui-même soit valable entre les parties.

Article 12

Si, en vertu des dispositions de la présente Convention, une partie a le droit d'exiger de l'autre l'exécution d'une obligation, un tribunal n'est tenu de prononcer l'exécution en nature que si celle-ci pouvait être ordonnée par le tribunal en vertu de son propre droit pour des contrats de vente semblables non régis par la présente Convention.

Droit uniforme antérieur

Article VII de la Convention de La Haye sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, du 1er juillet 1964.

Article 16 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 12 indique dans quelle mesure un tribunal national est tenu de prononcer l'exécution en nature d'une obligation découlant de la convention.

2. Dans le cas où le vendeur n'exécute pas une des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de vente ou de la convention, l'article 27 dispose que "l'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat". De même, l'article 43 autorise le vendeur à exiger de l'acheteur "le paiement du prix, la prise de livraison de la chose ou l'exécution de l'une quelconque des autres obligations de l'acheteur".

3. Encore faut-il savoir si la partie lésée peut obtenir l'assistance d'un tribunal pour contraindre la partie en défaut à s'acquitter de son obligation. Selon certains systèmes juridiques, les tribunaux sont autorisés à prononcer l'exécution en nature d'une obligation. Selon d'autres systèmes, les tribunaux ne sont pas autorisés à ordonner certaines formes d'exécution en nature et on ne saurait attendre de ces Etats qu'ils modifient des principes fondamentaux de leur procédure judiciaire pour donner effet à la convention. C'est pourquoi l'article 12 dispose qu'un tribunal n'est tenu de prononcer l'exécution en nature que si celle-ci peut être ordonnée par le tribunal en vertu de son propre droit pour des contrats de vente semblables non régis par la convention, par exemple des contrats de vente de droit interne. Ainsi, si un tribunal est habilité, dans tous les cas, à ordonner une forme particulière d'exécution en nature, par exemple la délivrance de la chose ou le paiement du prix, l'article 12 ne limite pas l'application des articles 27 ou 43. L'article 12 ne limite l'application de ces articles que si le tribunal ne peut pas, dans tous les cas, ordonner cette forme particulière d'exécution en nature.

4. Il convient de noter que les articles 27 et 43, lorsqu'ils ne sont pas limités par l'article 12, ont pour effet d'élargir le moyen consistant à obtenir du tribunal une ordonnance d'exécution forcée, moyen restreint dont l'exercice relève, dans de nombreux cas, du pouvoir discrétionnaire du tribunal, pour en faire un moyen dont l'exercice est entièrement à la discrétion de la partie lésée.

Article 13

Pour l'interprétation et l'application des dispositions de la présente Convention, on tiendra compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

Droit uniforme antérieur

Article 17 de la LUVI.

Article 7 de la Convention sur la prescription.

---

* Le Groupe de travail a décidé de conserver cet article entre crochets pour indiquer qu'à son avis la question devrait être tranchée par la Commission. L'URSS a réservé sa position à l'égard de l'article 11. Le Groupe de travail a décidé de conserver cet article entre crochets pour indiquer qu'à son avis la question devrait être tranchée par la Commission.

[13] Les articles 30, 45, 47, 48 et 49 prévoient la possibilité de déclarer la résolution d'un contrat dans certaines circonstances.

[14] Art. 16, 1), 29, 3), 46, 2), 47, 3) pour la notification de la suspension d'exécution seulement, 50,4), 63, 1), 63, 2).

[15] Le libellé de l'article 11 suit presque textuellement celui de l'article 3 de la Loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels, annexée à la Convention de La Haye du 1er juillet 1964.

COMMENTAIRE

Les règles de droit nationales relatives à la vente des objets mobiliers corporels peuvent présenter de profondes divergences d'optique et de conception. Il faut donc veiller tout spécialement à ce que les tribunaux nationaux ne donnent pas des interprétations différentes des dispositions de la convention, chaque interprétation se fondant sur les conceptions du système juridique du pays du for. C'est pourquoi l'article 13 souligne qu'il importe pour l'interprétation et l'application des dispositions de la convention, de tenir dûment compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

Chapitre III. — Obligations du vendeur

Article 14

Le vendeur s'oblige, dans les conditions prévues au contrat et dans la présente Convention, à effectuer la délivrance, à remettre les documents s'il y a lieu et à transférer la propriété.

Droit uniforme antérieur

Article 18 de la LUVI.

COMMENTAIRE

L'article 14 énonce les principales obligations du vendeur et introduit le chapitre III de la Convention. Les principales obligations du vendeur consistent à effectuer la délivrance, à remettre les documents s'il y a lieu et à transférer la propriété. Le vendeur doit exécuter ses obligations "dans les conditions prévues au contrat et dans la présente Convention". Comme l'article 5 de la Convention permet aux parties d'exclure son application ou de déroger à l'une quelconque de ses dispositions, le vendeur doit exécuter ses obligations dans les conditions prévues au contrat, en cas de conflit entre le contrat et la Convention.

SECTION I. — DÉLIVRANCE DE LA CHOSE ET REMISE DES DOCUMENTS

Article 15

Si le vendeur n'est pas tenu de délivrer la chose en un lieu particulier, la délivrance s'effectue :

a) Lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose, par la remise de la chose au premier transporteur pour transmission à l'acheteur;

b) Lorsque, dans les cas non visés au précédent alinéa, le contrat porte sur

i) Un corps certain; ou

ii) Une chose de genre qui doit être prélevée sur une masse déterminée ou qui doit être fabriquée ou produite,

et lorsque, au moment de la conclusion du contrat, les parties savaient que la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite en un lieu particulier, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur en ce lieu;

c) Dans les autres cas, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où le vendeur avait son établissement au moment de la conclusion du contrat.

Droit uniforme antérieur

Article 19, paragraphe 2, et article 23, paragraphes 1 et 2, de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. La principale obligation du vendeur consiste à effectuer "la délivrance de la chose" dans les conditions prévues au contrat et dans la convention.

2. L'article 15 indique comment et en quel lieu le vendeur s'acquitte de son obligation de délivrer la chose. L'article 17 indique quand le vendeur doit effectuer la délivrance.

La "chose" qui doit être délivrée

3. Lorsque le contrat porte sur un corps certain, le vendeur doit, pour délivrer la "chose", délivrer la chose même qui est prévue au contrat. Lorsque le contrat porte sur une chose de genre, il doit délivrer une chose qui est conforme, d'une manière générale, au type de chose prévu au contrat. Ainsi, si le contrat prévoit la délivrance de blé, le vendeur n'a pas effectué la délivrance s'il fournit des pommes de terre. En revanche, le vendeur a délivré la "chose" s'il accomplit l'acte requis par les alinéas *a* à *c* pour les corps certains décrits dans le contrat ou, en cas de chose de genre, pour une chose répondant à la description générique donnée dans le contrat, même si la chose n'est pas conforme ou si elle n'est pas délivrée au moment requis ou par le moyen de transport prévu. C'est ainsi que la remise au transporteur de blé de qualité n° 3, alors qu'il était prévu du blé de qualité n° 2, ou la remise au transporteur de cinq tonnes, alors que 10 tonnes étaient prévues constituerait une délivrance de la "chose". Bien que la "chose" ait été "délivrée", l'acheteur peut exercer tous les droits qu'il possède en cas de défaut de délivrance de la part du vendeur "dans les conditions prévues au contrat et dans la présente Convention"[16]. Entre autres droits, l'acheteur a celui de déclarer la résolution du contrat lorsque l'inexécution par le vendeur constitue une contravention essentielle[17]. Le vendeur aurait néanmoins "effectué la délivrance de la chose".

Cas où le contrat de vente implique un transport de la chose, alinéa a

4. Lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose, la délivrance s'effectue par la remise de la chose au premier transporteur pour transmission à l'acheteur.

5. Le contrat de vente implique un transport de la chose si le vendeur est tenu d'expédier la chose à l'acheteur ou y est autorisé. Les contrats d'expédition (par exemple les contrats c.a.f., f.o.b., franco wagon), ainsi que les contrats de destination (par exemple les contrats contenant la clause "*Ex Ship*", livré à . . .) sont des contrats de vente qui impliquent un transport de la chose. Cependant, pour bien préciser entre autres que, dans un contrat de destination, la délivrance de la chose n'est pas effectuée par la remise de la chose au premier transporteur, le premier membre de phrase de l'article 15 prévoit que les dispositions particulières des alinéas *a* à *c* de cet article ne s'appliquent pas "si le vendeur . . . est . . . tenu de délivrer la chose en un lieu particulier".

6. Si la chose doit être transportée par deux ou plusieurs transporteurs, "la délivrance de la chose s'effectue . . . par la remise de la chose au premier transporteur pour transmission à l'acheteur". Ainsi, si la chose est expédiée par chemin de fer ou par camion d'un certain endroit d'une île jusqu'à un port, où elle doit être chargée à bord d'un navire, la délivrance s'effectue lorsque la chose est remise à l'entreprise de chemin de fer ou de camionnage.

7. La délivrance de la chose s'effectue par la remise de la chose au premier transporteur et non pas par la remise des documents à l'acheteur. Même si le vendeur n'a jamais remis les documents à l'acheteur dans les conditions prévues au contrat, il aura effectué la délivrance de la chose si celle-ci a été remise au transporteur. Bien entendu, le vendeur s'exposerait alors à voir exercer contre lui les moyens prévus par le contrat et par la convention en cas de défaut de remise des documents.

[16] Art. 14. Les moyens qui sont à la disposition de l'acheteur en cas de contravention au contrat par le vendeur sont énoncés à l'article 26.

[17] Art. 30, *a*. Pour ce qui est des effets d'une contravention essentielle par le vendeur sur le transfert des risques de perte, voir l'article 67.

Cas où la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite en un lieu particulier, alinéa b

8. Si, au moment de la conclusion du contrat, les parties savaient que la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite en un lieu particulier et que le contrat n'exige ni n'autorise l'expédition de la marchandise, la délivrance de la chose s'effectue par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite.

9. Dans l'alinéa *b*, un certain nombre de situations différentes sont envisagées. La première concerne la vente de corps certains. C'est ainsi que si le contrat porte sur la vente par un marchand à un autre d'un certain tableau qui se trouvait, au su des parties, en un lieu particulier, la délivrance de la chose s'effectue lorsque le vendeur met le tableau à la disposition de l'acheteur en ce lieu. La solution est la même si dix tonnes de déchets d'acier doivent être prélevées sur une masse déterminée de déchets d'acier ou si cent chaises doivent être fabriquées dans une usine donnée.

10. Si la chose est déjà en cours de voyage au moment de la conclusion du contrat, le contrat de vente n'implique pas un transport de la chose conformément à l'alinéa *a* de l'article 15, mais porte sur une chose qui se trouve en un lieu particulier et qui est donc soumise à l'alinéa *b*. Il en est ainsi, que la vente porte sur l'ensemble des marchandises couvertes par un connaissement, auquel cas il s'agit de corps certains, ou que la vente ne porte que sur une partie des marchandises couvertes par un certain connaissement. S'il en était autrement et si le contrat de vente de marchandises déjà en cours de voyage était considéré comme impliquant un transport, ce qui le ferait tomber sous le coup de l'article 15, *a*, le vendeur n'effectuerait jamais la délivrance de la chose puisque celle-ci ne serait pas remise au transporteur "pour transmission à l'acheteur". Toutefois, en vertu du paragraphe 2 de l'article 65, le risque de perte est transféré à l'acheteur au moment où la chose est remise au premier transporteur, même si la remise de la chose a eu lieu avant la conclusion du contrat de vente.

11. Les deux parties doivent avoir connaissance du lieu où se trouve soit le corps certain, soit la masse déterminée sur laquelle la chose à délivrer doit être prélevée, ou du lieu où la chose doit être fabriquée ou produite. Il faut qu'elles en aient une connaissance effective; il ne suffit pas que l'une ou l'autre des parties ait dû connaître ce lieu sans en avoir eu effectivement connaissance. En outre, elles doivent en avoir connaissance au moment de la conclusion du contrat.

12. La chose est mise à la disposition de l'acheteur lorsque le vendeur a fait ce qu'il fallait pour que l'acheteur puisse en prendre possession. Normalement, cela implique qu'il individualise la chose qui sera délivrée, qu'il accomplisse les préparatifs qui précèdent la délivrance et qui lui incombent, comme l'emballage, et qu'il donne à l'acheteur toute notification nécessaire pour que celui-ci puisse prendre possession de la chose.

13. Si, au moment de la conclusion du contrat, la chose est en la possession d'un dépositaire, tel qu'un entrepositaire ou un transporteur, elle peut être mise à la disposition de l'acheteur de différentes manières soit que le vendeur charge le dépositaire de conserver la chose pour l'acheteur, soit que le vendeur remette à l'acheteur, en bonne et due forme, les documents relatifs à la chose.

Autres cas, alinéa c

14. Dans d'autres cas, qui ne sont pas visés aux alinéas *a* et *b*, la délivrance s'effectue par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où le vendeur avait son établissement au moment de la conclusion du contrat. Si le vendeur avait plus d'un établissement, le lieu où la délivrance de la chose doit s'effectuer est déterminé par l'alinéa *a* de l'article 6.

15. Bien que l'alinéa *c* contienne une règle supplétive destinée à couvrir les situations qui ne sont pas envisagées aux alinéas *a* et *b*, il n'énonce pas une règle applicable dans tous les autres cas. Il se peut, en particulier, que le contrat dispose que la délivrance doit s'effectuer au lieu où l'acheteur a son établissement ou en un autre lieu particulier qui n'est pas mentionné dans l'article 15. Le premier membre de phrase de l'article 15 reconnaît que, dans tous les cas de ce genre, la délivrance s'effectuera par la remise de la chose à l'acheteur ou par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur, selon les cas, au lieu particulier prévu dans le contrat.

Effet d'une réserve de propriété

16. La délivrance de la chose s'effectue conformément à l'article 15 et le risque de perte est transféré à l'acheteur conformément à l'article 65 ou à l'article 66, même si le vendeur formule une réserve de propriété ou se réserve quelque autre droit sur la chose, lorsque cette réserve de propriété ou de quelque autre droit vise, entre autres, à garantir le paiement du prix.

Article 16

1) Si le vendeur est tenu de remettre la chose à un transporteur et que la chose ne soit pas manifestement individualisée aux fins du contrat par l'apposition d'une adresse ou tout autre moyen, le vendeur doit envoyer à l'acheteur un avis de l'expédition qui spécifie la chose.

2) Si le vendeur est tenu de prendre des dispositions en vue du transport de la chose, il doit conclure les contrats nécessaires pour que le transport soit effectué jusqu'au lieu prévu, par les moyens de transport appropriés aux circonstances et selon les conditions usuelles pour un tel transport.

3) Si le vendeur n'est pas obligé de souscrire lui-même une assurance de transport, il doit fournir à l'acheteur, sur la demande de ce dernier, tous renseignements dont il dispose qui sont nécessaires à la conclusion de cette assurance.

Droit uniforme antérieur

Article 19, paragraphe 3, et article 54, paragraphes 1 et 2, de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 16 énonce plusieurs obligations supplémentaires du vendeur, dans le cas où le contrat de vente implique un transport de la chose.

Individualisation de la chose, paragraphe 1

2. Le vendeur individualise normalement la chose aux fins du contrat au moment de l'expédition ou avant en y apposant le nom et l'adresse de l'acheteur, en faisant établir des documents qui permettent d'identifier l'acheteur en donnant le nom du destinataire ou de la personne à laquelle l'arrivée de la chose doit être notifiée, ou par tout moyen analogue. Néanmoins, si le vendeur expédie des choses identiques destinées à des acheteurs différents, il peut s'abstenir d'individualiser la chose avant son arrivée. Il en est ainsi, en particulier, en cas de vente de marchandises comme des céréales, qui sont transportées en vrac.

3. Le défaut d'individualisation de la chose n'affecte pas sa "délivrance" en application de l'alinéa *a* de l'article 15 ni le transfert des risques en application du paragraphe 1 de l'article 65[18] dans la mesure où il peut être établi qu'il y a eu "remise de la chose au . . . transporteur pour transmission à l'acheteur"[19]. Cependant, du fait

[18] Le paragraphe 2 de l'article 66 prévoit que "si le contrat se rapporte à la vente de choses non encore individualisées, la chose n'est réputée avoir été mise à la disposition de l'acheteur [et les risques ne lui sont donc transférés] que lorsqu'elle aura été manifestement individualisée aux fins du contrat". Cette disposition ne s'applique cependant qu'aux contrats de vente n'impliquant pas un transport de la chose.

[19] Si le contrat porte sur une partie d'un chargement en vrac, il n'y a pas remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur et les risques sont donc transférés non pas au moment du chargement mais seulement après l'arrivée. Voir le paragraphe 5 du commentaire à l'article 65.

que la chose n'a pas été individualisée, le vendeur a la possibilité de déterminer quel est l'acheteur qui subira la perte, lorsqu'une partie seulement de la chose est perdue. En outre, si la chose n'est pas individualisée, il se peut que l'acheteur ne puisse pas souscrire l'assurance voulue[20].

4. En vue de surmonter ces difficultés, le paragraphe 1 prévoit que le vendeur doit envoyer à l'acheteur un avis de l'expédition qui spécifie la chose si celle-ci n'est pas individualisée aux fins du contrat. Si le vendeur n'envoie pas d'avis, l'acheteur dispose de tous les moyens habituels, y compris le droit de demander à l'autre partie d'envoyer un avis de l'expédition, le droit à des dommages-intérêts et éventuellement le droit de déclarer la résolution du contrat[21].

Contrat de transport, paragraphe 2

5. Conformément à certaines clauses commerciales courantes, comme la clause c.a.f. ou c et f, le vendeur est tenu de prendre des dispositions pour conclure le contrat de transport de la chose, alors que, dans d'autres cas comme celui de la vente f.o.b., où le vendeur n'est pas normalement tenu de prendre de semblables dispositions, les parties peuvent convenir que le vendeur prendra en fait des dispositions en vue du transport. Le paragraphe 2 stipule que "si le vendeur est tenu de prendre des dispositions en vue du transport de la chose, il doit conclure les contrats nécessaires pour que le transport soit effectué jusqu'au lieu prévu, par les moyens de transport appropriés aux circonstances et selon les conditions usuelles pour un tel transport".

Assurance, paragraphe 3

6. Soit le vendeur, soit l'acheteur peut être obligé, en vertu du contrat de vente, de souscrire une assurance contre le risque de perte de la chose pendant le transport. Normalement, cette obligation est déterminée par les termes commerciaux employés dans le contrat de vente et elle n'est pas affectée par le passage du risque de perte. Ainsi, si le prix est assorti de la clause c.a.f., le vendeur doit souscrire l'assurance, quand bien même le risque de perte passe à l'acheteur au moment où la chose est remise au premier transporteur pour transmission à l'acheteur[22]. Si le prix est assorti d'une clause c & f ou f.o.b. et en l'absence d'autres indications dans le contrat, c'est à l'acheteur qu'il incombe de souscrire l'assurance nécessaire[23].

7. Le paragraphe 3 stipule que si le vendeur n'est pas obligé par le contrat de souscrire une assurance, il doit fournir à l'acheteur tous renseignements dont il dispose qui sont nécessaires à la conclusion de cette assurance. Ce n'est pas une obligation générale pour le vendeur, qui ne doit fournir ces renseignements que si l'acheteur les lui demande. Toutefois, dans certaines branches commerciales, le vendeur peut être tenu de fournir ces renseignements, sans que l'acheteur les lui demande, en vertu d'un usage qui est devenu un élément du contrat conformément à l'article 8 de la convention.

*Article 17**

Le vendeur doit délivrer la chose :

a) Si une date est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à cette date; ou

b) Si une période (tel mois, telle saison) est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à un moment quelconque au cours de cette période à moins qu'il ne résulte des circonstances que c'est à l'acheteur de choisir une date; ou

c) Dans tous les autres cas, dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat.

Droit uniforme antérieur

Articles 20, 21 et 22 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 17 traite du moment où le vendeur doit remplir son obligation contractuelle de délivrer la chose.

2. Puisque l'obligation du vendeur est de délivrer la chose à un moment donné, il doit remettre la chose au transporteur, la mettre à la disposition de l'acheteur à l'endroit approprié, comme le prévoit l'article 15, ou accomplir au moment spécifié tout autre acte constituant la délivrance aux termes du contrat. L'article 17 ne stipule pas que l'acheteur doive prendre physiquement possession de la chose à la date prévue pour la délivrance ou même qu'il soit en mesure d'en prendre matériellement possession si, par exemple, la délivrance s'est opérée par la remise de la chose à un transporteur.

Délivrance à une date fixe ou déterminable, alinéa a

3. Si la date de la délivrance est fixée ou déterminable par référence soit à une convention entre les parties soit à un usage applicable au contrat conformément à l'article 8, le vendeur doit délivrer la chose à cette date.

Délivrance dans un certain délai, alinéa b

4. Dans le commerce international, il est courant que la date de la délivrance soit fixée en termes de délai, en général pour donner au vendeur suffisamment de temps pour mettre la chose en état de voyager et prendre les dispositions nécessaires pour son transport. C'est pourquoi l'alinéa *b* permet au vendeur de délivrer la chose "à un moment quelconque au cours de cette période".

5. Il y a cependant lieu de noter que, dans certains cas, les parties peuvent avoir modifié leur accord initial selon lequel la délivrance devait être effectuée au cours d'une période donnée en fixant pour la délivrance une date déterminée qui peut tomber ou non dans la période prévue à l'origine. Par exemple, si le contrat prévoyait initialement que la délivrance devait être effectuée en juillet, le vendeur peut avoir accepté, à la suite d'un accord ultérieur, de délivrer la chose le 15 juillet. Dans ce cas, la délivrance doit être effectuée à cette date.

6. Parfois, d'après le contrat ou l'usage applicable, la délivrance doit se faire dans les limites d'une période déterminée pour permettre à l'acheteur de prendre les dispositions nécessaires au transport de la chose ou de régler l'arrivée des marchandises en fonction de ses besoins et de ses possibilités de stockage ou de manutention, qu'il ne connaîtra peut-être qu'après la conclusion du contrat. L'alinéa *b* stipule par conséquent que le vendeur ne choisira pas la date exacte de la délivrance s'il "résulte des circonstances que c'est à l'acheteur de choisir une date".

7. Il y a lieu de noter que lorsque c'est à l'acheteur qu'il revient de choisir la date, le vendeur devra recevoir notification de cette date en temps voulu pour mettre les marchandises en état de voyager et conclure tout contrat de transport prévu dans le contrat de vente. Si l'acheteur ne notifie pas cette date au vendeur en temps voulu, le vendeur ne sera pas tenu responsable de l'inexécution du contrat de sa part, dans la mesure où il peut prouver que l'inexécution est imputable à l'acheteur et non à lui-même[24].

Délivrance dans tous les autres cas, alinéa c

8. Dans tous les autres cas qui ne sont pas régis par les alinéas *a* et *b* le vendeur doit délivrer la chose dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat. Le caractère raisonnable du délai dépend de ce

* La Tchécoslovaquie a réservé sa position au sujet de l'emploi du terme "usages", aux alinéas *a* et *b* de l'article 17.

[20] Comparer le paragraphe 3 de l'article 16 et les paragraphes 6 et 7 du présent commentaire.

[21] Si l'inexécution par le vendeur de son obligation d'envoyer un avis de l'expédition constitue une contravention essentielle au contrat, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat et, de cette manière, annuler le transfert des risques. Voir les articles 30, 1), *a*, et 67.

[22] Art. 65, par. 1.

[23] Voir, par exemple, les Incoterms 1953.

[24] Voir l'article 50, 1).

qui constitue un comportement acceptable en matière commerciale compte tenu des circonstances.

Article 18

Si le vendeur est tenu de remettre les documents se rapportant à la chose, il doit s'acquitter de cette obligation au moment, au lieu et sous la forme déterminés par le contrat.

Droit uniforme antérieur

Article 50 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 18 vise la deuxième obligation du vendeur, énoncée à l'article 14, c'est-à-dire celle qui consiste à remettre à l'acheteur tout document se rapportant à la chose. Le fait que cet article se trouve placé parmi les articles qui traitent de la délivrance de la chose souligne la relation étroite qui existe entre la remise des documents et la délivrance de la chose.

2. L'article n'énumère pas les documents que le vendeur doit remettre à l'acheteur. Outre les titres représentatifs tels que connaissements, récépissés de quai et d'entrepôt, le vendeur peut être tenu par le contrat de remettre des certificats d'assurance, des factures commerciales ou consulaires, des certificats d'origine, de poids ou de qualité et autres documents analogues.

3. Les documents doivent être remis à la date, au lieu et sous la forme qui sont requis par le contrat. Normalement cela implique que le vendeur doit remettre les documents à un moment et sous une forme qui permettront à l'acheteur de prendre possession de la chose des mains du transporteur lors de l'arrivée de la chose à destination, de la dédouaner et d'adresser éventuellement une réclamation au transporteur ou à la compagnie d'assurance.

4. L'article 18 ne limite pas le droit du vendeur de conserver les documents jusqu'à ce que l'acheteur ait payé le prix lorsque le contrat en fait une condition de la remise des documents[25].

SECTION II. — CONFORMITÉ DE LA CHOSE

Article 19

1) Le vendeur doit livrer une chose dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont stipulés au contrat, et dont le contenant ou le conditionnement correspondent à celui qui est stipulé au contrat. Sauf convention contraire, la chose n'est conforme au contrat que si :

a) Elle convient aux usages auxquels serviraient habituellement des choses du même type;

b) Elle convient à toute fin particulière qui a été portée expressément ou tacitement à la connaissance du vendeur au moment de la conclusion du contrat, sauf s'il résulte des circonstances que l'acheteur ne s'en est pas remis à la compétence ou à l'appréciation du vendeur ou qu'il n'était pas raisonnable de sa part de le faire;

c) Elle possède les qualités d'une chose que le vendeur a présentée à l'acheteur comme échantillon ou modèle;

d) Son contenant ou son conditionnement est celui qui est habituellement utilisé pour les choses de ce type.

2) Le vendeur n'est pas responsable, au regard des alinéas *a* à *d* du paragraphe 1 du présent article, d'un défaut de conformité que l'acheteur connaissait ou ne pouvait pas ignorer au moment de la conclusion du contrat.

Droit uniforme antérieur

Articles 33 et 36 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 19 précise dans quelle mesure le vendeur est tenu de délivrer une chose conforme au contrat.

2. Cet article diffère de la LUVI sur un point important. D'après la LUVI, le vendeur n'a pas exécuté son obligation de "délivrance" lorsqu'il a remis une chose qui ne répond pas aux stipulations du contrat en ce qui concerne la qualité, la quantité ou le type. Cependant, d'après la convention, si le vendeur a remis à l'acheteur ou a mis à sa disposition une chose du type prévu au contrat, il a "délivré la chose" même si elle ne répond pas aux conditions de quantité ou de qualité stipulées au contrat[26]. Il convient toutefois de noter que, même si la chose a été "délivrée", l'acheteur conserve les moyens dont il dispose en cas de défaut de conformité de la chose[27].

Obligations du vendeur quant à la conformité de la chose, paragraphe 1

3. Le paragraphe 1 énonce les normes permettant de déterminer l'étendue de l'obligation du vendeur de délivrer une chose qui soit conforme au contrat. La première phrase indique que la chose doit répondre aux stipulations du contrat quant à la quantité, la qualité et le type et que le contenant ou le conditionnement de la chose doit correspondre à celui qui est stipulé au contrat. Cette disposition reconnaît que la conformité s'apprécie avant tout par référence au contrat qui lie les parties. Le reste du paragraphe énonce des règles particulières relatives aux obligations du vendeur quant à la conformité de la chose, qui s'appliquent "sauf convention contraire".

Convenant aux usages habituels, paragraphe 1) a

4. Il arrive souvent que l'acheteur commande un certain type de chose, sans indiquer au vendeur l'usage auquel la chose servira. Dans ce cas, le vendeur doit fournir une chose qui convienne à tous les usages auxquels servent habituellement des choses du même type. Pour déterminer la norme de qualité implicite dans le contrat, il faut tenir compte de ce qu'attend la personne qui achète la chose du type stipulé au contrat. Le fait que le vendeur peut penser que l'acheteur destine la chose à l'un des usages auxquels elle sert habituellement ne détermine pas l'étendue de l'obligation du vendeur. En particulier, un acheteur qui a acheté la chose pour la revendre, et non pas pour s'en servir lui-même, peut également se prévaloir de l'obligation du vendeur de fournir une chose qui convienne à tous les usages auxquels serviraient habituellement des choses du type stipulé au contrat. Une chose convenant aux usages habituels doit être loyalement revendable dans le cours des opérations commerciales courantes. Si la chose dont dispose le vendeur ne convient qu'à certains seulement des usages auxquels servent habituellement des choses du même type, le vendeur peut demander à l'acheteur à quel usage particulier il destine la chose, de façon à pouvoir refuser la commande le cas échéant.

5. Le vendeur n'est pas tenu de délivrer une chose convenant à un usage particulier qui n'est pas un usage auquel "serviraient habituellement des choses du même type", à moins que l'acheteur n'ait porté cet usage particulier "expressément ou tacitement à la connaissance du vendeur au moment de la conclusion du contrat"[28]. Le problème peut se poser lorsque l'acheteur destine la chose à un usage auquel servent parfois, mais non pas habituellement, des choses du même

[25] Art. 39.

[26] Le fait que le vendeur est tenu de remettre à l'acheteur ou de mettre à sa disposition une chose qui réponde au type stipulé au contrat pour s'acquitter de son obligation de "délivrance" est examiné au paragraphe 3 du commentaire de l'article 15.

[27] Art. 26, 1).

[28] Par. 1), *b*.

type. Si l'acheteur ne donne aucune indication sur l'usage particulier auquel il destine la chose, le vendeur n'aura aucune raison d'essayer de fournir une chose convenant à cet usage.

Convenant à une fin particulière, paragraphe 1) b

6. Il arrive souvent que les acheteurs sachent qu'ils ont besoin de choses d'un certain type général pour une fin particulière, mais qu'ils n'aient pas une connaissance suffisante des choses de ce type pour en donner les spécifications exactes. Dans ce cas, l'acheteur peut décrire la chose désirée en indiquant la fin particulière à laquelle il la destine. Si l'acheteur fait savoir expressément ou implicitement au vendeur la fin à laquelle il destine la chose, le vendeur doit délivrer une chose convenant à cette fin.

7. La fin particulière doit être connue du vendeur au moment de la conclusion du contrat de façon que celui-ci puisse refuser de conclure le contrat s'il n'est pas en mesure de fournir une chose convenant à cette fin.

8. Le vendeur ne peut être tenu responsable de n'avoir pas livré une chose convenant à une fin particulière, alors même que l'acheteur l'a informé expressément ou implicitement de la fin particulière à laquelle il destine la chose, s'il résulte "des circonstances que l'acheteur ne s'en est pas remis à la compétence ou à l'appréciation du vendeur ou qu'il n'était pas raisonnable de sa part de le faire". Il peut résulter des circonstances par exemple que l'acheteur a commandé la chose en indiquant sa marque ou en donnant des spécifications extrêmement techniques. Dans ce cas, on peut considérer que l'acheteur ne s'en est pas remis à la compétence et à l'appréciation du vendeur en faisant cet achat.

9. Il ne serait pas raisonnable non plus pour l'acheteur de s'en remettre à la compétence et à l'appréciation du vendeur si celui-ci ne prétend pas avoir une connaissance particulière de la chose en question.

Echantillon ou modèle, paragraphe 1) c

10. Si le contrat est négocié sur la base d'un échantillon ou d'un modèle, la chose livrée doit posséder les qualités de celle que le vendeur a montrée comme échantillon ou modèle. Naturellement, si le vendeur indique que l'échantillon ou le modèle diffère à certains égards de la chose qui sera livrée, il ne sera pas tenu de livrer une chose possédant les qualités de l'échantillon ou du modèle, mais les qualités dont il a fait la description.

Conditionnement, paragraphe 1) d

11. En vertu du paragraphe 1, *d*, l'une des obligations du vendeur quant à la conformité de la chose est de livrer une chose dont le "contenant" ou le "conditionnement est celui qui est habituellement utilisé pour les choses de ce type". Cette disposition, qui énonce une norme minimum ne vise pas à décourager le vendeur de conditionner les marchandises d'une façon qui les protège mieux que le conditionnement habituel.

Cas où l'acheteur a connaissance du défaut de conformité de la chose, paragraphe 2

12. La convention impose au vendeur des obligations quant à la qualité de la chose, aux alinéas *a* à *d* du paragraphe 1, parce que, dans une opération de vente habituelle, l'acheteur est en droit d'attendre de la chose qu'elle possède certaines qualités, même si ces qualités ne sont pas expressément stipulées au contrat. Néanmoins, si au moment de la conclusion du contrat l'acheteur connaît ou ne peut pas ignorer un défaut de conformité du point de vue de la qualité, il ne pourra pas déclarer ultérieurement qu'il attendait de la chose qu'elle fût conforme au contrat sur ce point.

13. Cette règle ne s'applique pas aux caractéristiques de la chose expressément stipulées au contrat et par conséquent soumises aux dispositions de la première phrase du paragraphe 1. Même si, au moment de la conclusion du contrat, l'acheteur savait que le vendeur livrerait une chose non conforme au contrat, il a le droit d'exiger du vendeur qu'il exécute intégralement les dispositions du contrat. Si le vendeur n'exécute pas ces dispositions comme convenu, l'acheteur peut se prévaloir de toute sanction mise à sa disposition et qu'il juge appropriée[29].

Article 20

1) Le vendeur est responsable, conformément au contrat et à la présente Convention, de tout défaut de conformité qui existe au moment du transfert des risques à l'acheteur, même si ce défaut n'apparaît qu'ultérieurement.

2) Le vendeur est également responsable de tout défaut de conformité qui survient après le moment indiqué au paragraphe 1 du présent article et qui est imputable à l'inexécution de l'une quelconque de ses obligations, y compris un manquement à une garantie expresse selon laquelle la chose doit rester propre à son usage normal ou à un usage spécial ou conserver des qualités ou particularités spécifiées pendant une certaine période.

Droit uniforme antérieur

Article 35 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 20 traite du moment auquel il faut se placer pour juger si la chose répond aux stipulations du contrat et de la présente convention.

Règle fondamentale, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 énonce la règle fondamentale selon laquelle le vendeur est responsable, conformément au contrat et à la convention, de tout défaut de conformité qui existe au moment du transfert des risques, même si ce défaut n'apparaît qu'ultérieurement. La règle selon laquelle la conformité de la chose au contrat doit être appréciée au moment du transfert des risques n'est que la conséquence logique des règles sur le risque de perte ou de dommage.

3. Bien que l'on juge de la conformité de la chose au moment du transfert des risques, l'acheteur peut n'avoir connaissance du défaut de conformité que bien plus tard, parce que ce défaut ne devient évident qu'après utilisation de la chose. Cela peut également se produire lorsque le contrat implique un transport de la chose. Dans ce cas, le transfert des risques s'effectue lorsque la chose est remise au premier transporteur pour transmission à l'acheteur[30]. Cependant, l'acheteur ne sera normalement en mesure d'examiner la chose que lorsque le transporteur la lui aura remise au point de destination, un certain temps après le transfert des risques. Dans l'un et l'autre cas, le vendeur est responsable si le défaut de conformité existait au moment du transfert des risques.

Exemple 20A : Un contrat prévoit la vente de "blé de qualité n° 1, f.o.b. (ville du vendeur)". Le vendeur envoie le blé de qualité n° 1, mais au cours du transport, le blé est endommagé par l'eau et, à son arrivée, il n'est plus de qualité n° 1 mais de qualité n° 3. L'acheteur ne peut invoquer un défaut de conformité puisque la chose était conforme au contrat au moment du transfert des risques à l'acheteur.

Exemple 20B : Si le blé de l'exemple 20A avait été de qualité n° 3 au moment où il a été expédié, le vendeur aurait été responsable, même si l'acheteur n'avait pas eu connaissance du défaut de conformité avant l'arrivée du blé à son port ou à son établissement.

Dommage survenant après le transfert des risques, paragraphe 2

4. Le paragraphe 2 prévoit que même après le transfert des risques le vendeur reste responsable de tout dommage qui est imputable à l'inexécution de l'une de ses obligations. Bien que cela soit par-

[29] Art. 26, 1).
[30] Art. 65, 1).

ticulièrement évident lorsque le dommage résulte d'un acte de la part du vendeur, cela est vrai également quand l'inexécution de l'obligation consiste en un manquement à une garantie expresse du vendeur selon laquelle la chose conservera certaines particularités bien précises pendant un certain temps après le transfert des risques de perte. Comme le paragraphe 1 de l'article 20 stipule que la conformité de la chose se détermine au moment du transfert des risques, il a été jugé nécessaire de préciser que le vendeur était responsable de tout manquement à une garantie expresse de qualité.

5. Il convient de noter que le paragraphe 2 de l'article 20 stipule que le vendeur est responsable "du défaut de conformité" qui survient après le transfert des risques, et non pas "des effets du défaut de conformité" comme le prévoit le paragraphe 2 de l'article 35 de la LUVI. Il n'est donc manifestement pas nécessaire que l'état défectueux des marchandises existe au moment du transfert des risques si le défaut de conformité en question est imputable à l'inexécution de l'une quelconque des obligations du vendeur.

Article 21

En cas de délivrance anticipée, le vendeur conserve, jusqu'à la date prévue pour la délivrance, le droit de délivrer soit la partie ou la quantité manquantes, soit de nouvelles choses conformes au contrat, ou de réparer le défaut de conformité des choses délivrées, pourvu que ces opérations ne causent à l'acheteur ni inconvénients ni frais déraisonnables. Toutefois, l'acheteur conserve le droit de réclamer les dommages-intérêts prévus à l'article 55.

Droit uniforme antérieur

Article 37 de la LUVI.

Commentaire

1. L'article 21 envisage le cas où le vendeur a délivré la chose avant la date de délivrance prévue par le contrat mais où la chose délivrée n'est pas conforme au contrat[31]. On pourrait dire que la décision quant à la conformité de la chose au contrat sera prise une fois pour toutes au moment de la délivrance. Néanmoins, l'article 21 prévoit que le vendeur peut remédier à la non-conformité de la chose soit en délivrant la partie ou la quantité manquante ou une chose de remplacement conforme au contrat, soit en remédiant à la non-conformité de la chose[32].

2. En vertu de l'article 21, le vendeur n'a le droit de réparer le défaut de conformité de la chose que jusqu'à "la date à laquelle la délivrance doit intervenir". Après la date de délivrance, il tient son droit à réparer de l'article 29. Dans les contrats de vente internationale qui impliquent un transport de la chose, la délivrance s'opère par la remise de la chose au premier transporteur[33]. Par conséquent, dans ces contrats, la date jusqu'à laquelle le vendeur peut réparer tout défaut de conformité (quantité ou qualité de la chose) en vertu de l'article 21 est la date à laquelle il était tenu par le contrat de remettre la chose au transporteur.

3. Le droit du vendeur à réparer est également limité dans la mesure où l'exercice de ce droit ne doit causer à l'acheteur ni inconvénient ni frais déraisonnables.

Exemple 21A : Le contrat prévoit que le vendeur doit délivrer une centaine de machines-outils le 1er juin. Le 1er mai, il expédie par l'intermédiaire d'un transporteur 75 de ces machines, qui arrivent le 15 juin. Le 30 mai, il expédie 25 autres machines, qui arrivent le 15 juillet. Le vendeur a remédié ainsi à la non-conformité de la chose en remettant au transporteur les 25 machines manquantes avant le 1er juin, date de délivrance prévue dans le contrat.

Exemple 21B : Si, dans l'exemple 21A, le contrat n'autorisait pas le vendeur à délivrer la chose en deux chargements distincts, le vendeur ne pouvait réparer le défaut original de conformité quant à la quantité que si le fait de recevoir les 25 machines-outils manquantes dans un deuxième chargement ne causait à l'acheteur "ni inconvénients ni frais déraisonnables"[34].

Exemple 21C : A l'arrivée des machines-outils à l'établissement de l'acheteur le 15 juin et le 15 juillet, dans le cas de l'exemple 21A, l'acheteur décèle un défaut. Il est trop tard pour que le vendeur répare ce défaut conformément aux dispositions de l'article 21, parce que la date de délivrance (1er juin) est passée. Le vendeur peut néanmoins avoir un droit de réparer en vertu de l'article 29.

Exemple 21D : Le transporteur remet à l'acheteur les machines-outils dont il est question dans l'exemple 21A avant le 1er juin, date de délivrance contractuelle. Après les avoir examinées, l'acheteur décèle un défaut. Bien que le vendeur ait la possibilité de réparer les machines avant la date de la délivrance, il doit le faire à l'établissement de l'acheteur. Si, dans ces circonstances, le fait pour le vendeur de procéder à cette réparation doit causer à l'acheteur des inconvénients ou des frais déraisonnables, le vendeur n'a pas le droit de réparer.

Article 22

1) L'acheteur doit examiner la chose ou la faire examiner dans un délai aussi bref que possible dans les circonstances.

2) Si le contrat prévoit le transport de la chose, l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose au lieu de destination.

3) Si la chose est réexpédiée par l'acheteur sans que celui-ci ait eu raisonnablement la possibilité de l'examiner et si, au moment de la conclusion du contrat, le vendeur connaissait ou aurait dû connaître la possibilité de cette réexpédition, l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose à sa nouvelle destination.

Droit uniforme antérieur

Article 38 de la LUVI.

Commentaire

1. L'article 22 indique à quel moment l'acheteur doit examiner la chose. Cette disposition annonce l'article 23, lequel dispose que l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne le dénonce pas au vendeur dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou aurait dû le constater. Le moment où l'acheteur doit examiner la chose conformément à l'article 22 est celui où il "aurait dû" constater le défaut de conformité d'après l'article 23, à moins qu'il s'agisse d'un défaut qui ne pouvait pas être décelé par l'examen prévu à l'article 22.

2. L'examen que cet article impose à l'acheteur est celui auquel il peut raisonnablement procéder dans les circonstances. Normalement, l'acheteur n'est pas tenu de procéder à un examen qui révélerait tous les défauts possibles. Pour établir ce qu'est un examen raisonnable dans les circonstances, on se reportera au contrat et aux usages commerciaux ainsi qu'à des éléments tels que la nature de la chose et l'identité des parties. Etant donné le caractère international de l'opération, il conviendrait de tenir compte des usages inter-

[31] L'acheteur n'est pas tenu de prendre livraison de la chose avant la date de délivrance : art. 33, par. 1.

[32] Pour porter à la connaissance du vendeur tout défaut de conformité et lui permettre d'exercer son droit de réparer ce défaut, l'acheteur est tenu par l'article 22 d'examiner la chose dans un délai aussi court que celui qui est raisonnablement possible dans les circonstances et aux termes de l'article 23 de donner avis au vendeur du défaut de conformité.

[33] Art. 15, *a*.

[34] Pour une discussion des résultats lorsqu'il s'agit d'une vente CAF ou d'une autre vente documentaire, voir les paragraphes 4 et 5 du commentaire de l'article 29.

nationaux pour déterminer la nature et la portée de l'examen en question.

3. Le paragraphe 1 énonce la règle fondamentale selon laquelle l'acheteur doit examiner la chose ou la faire examiner "dans un délai aussi bref que possible dans les circonstances". Les paragraphes 2 et 3 indiquent comment cette règle s'applique à deux situations particulières.

4. Le paragraphe 2 dispose que, si le contrat de vente implique un transport de la chose, "l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose au lieu de destination". Cette règle est nécessaire puisqu'en temps normal l'acheteur n'est pas en mesure matériellement d'examiner la chose avant son arrivée à destination, même si la délivrance a été effectuée et que le risque de perte lui a été transféré au moment où la chose a été remise au premier transporteur pour lui être transmise[35].

5. Le paragraphe 3 développe un peu plus cette idée. Lorsque l'acheteur réexpédie la chose sans avoir raisonnablement la possibilité de l'examiner, "l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose à sa nouvelle destination". Le cas typique où l'acheteur n'a pas raisonnablement la possibilité d'examiner la chose avant de la réexpédier est celui où la chose est emballée de telle manière qu'il est impossible de la déballer pour l'examiner avant son arrivée à sa destination finale. Il se peut qu'il faille réexpédier la chose parce que l'acheteur se propose de l'utiliser lui-même en un lieu autre que le lieu de destination convenu dans le contrat de transport, mais, le plus souvent, c'est parce que l'acheteur est un intermédiaire qui a revendu les marchandises en question en quantités au moins égales à celles des marchandises emballées.

6. L'examen ne peut être retardé jusqu'après l'arrivée de la chose à sa nouvelle destination que si le vendeur connaissait ou aurait dû connaître, lors de la conclusion du contrat, la possibilité d'une réexpédition. Il n'est pas nécessaire que le vendeur ait su ou qu'il eût dû savoir que la chose serait réexpédiée; il suffit qu'il ait su ou qu'il eût dû savoir que la réexpédition était possible.

*Article 23**

1) L'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne le dénonce pas au vendeur, en précisant la nature de ce défaut, dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou aurait dû le constater.

2) Dans tous les cas, l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne le dénonce pas au plus tard dans un délai de deux ans à compter du jour de la remise effective de la chose, à moins que ce délai ne soit incompatible avec la durée d'une garantie contractuelle.

Droit uniforme antérieur

Article 39 de la LUVI.

Article 8 et article 10, paragraphe 2, de la Convention sur la prescription.

COMMENTAIRE

1. L'article 23 indique quelles conséquences entraîne le fait que l'acheteur n'a pas dénoncé au vendeur le défaut de conformité dans un délai raisonnable.

Obligation de dénoncer le défaut au vendeur, paragraphe 1

2. Conformément au paragraphe 1, l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne le dénonce pas au vendeur dans un certain délai. Si la dénonciation n'est pas faite dans ce délai, l'acheteur ne peut pas demander des dommages-intérêts conformément au paragraphe 1 de l'article 26, exiger que le vendeur répare le défaut de conformité conformément à l'article 27, déclarer la résolution du contrat conformément à l'article 30 ou déclarer la réduction du prix conformément à l'article 31[36].

3. L'acheteur doit dénoncer au vendeur le défaut de conformité dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou aurait dû le constater. Si le défaut de conformité avait pu être décelé par l'examen de la chose conformément à l'article 22, l'acheteur aurait dû découvrir le défaut de conformité au moment où il a examiné la chose ou aurait dû l'examiner. Si le défaut de conformité n'a pu être décelé par l'examen de la chose, l'acheteur doit le dénoncer dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté on aurait dû le constater compte tenu des circonstances ultérieures.

Exemple 23A : Le défaut de conformité de la chose n'est pas tel que l'acheteur aurait dû le déceler lors de l'examen prévu à l'article 22. Cependant, le défaut de conformité est tel que l'acheteur aurait dû le découvrir une fois qu'il a commencé à utiliser la chose. Dans ce cas, l'acheteur doit dénoncer ce défaut de conformité dans un délai raisonnable à partir du moment où il "aurait dû le constater" en utilisant la chose.

4. Le but de la dénonciation est d'aviser le vendeur de ce qu'il doit faire pour remédier au défaut de conformité, de lui permettre de procéder à son propre examen de la chose et, d'une manière générale, de lui permettre de réunir des preuves qu'il pourra fournir en cas de litige avec l'acheteur sur le défaut de conformité invoqué. L'acheteur ne doit donc pas seulement dénoncer le défaut de conformité au vendeur dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou aurait dû le constater, mais il doit aussi préciser la nature de ce défaut.

Déchéance du droit de dénonciation, paragraphe 2

5. S'il importe de garantir le droit de l'acheteur de se prévaloir des défauts cachés qui n'apparaissent qu'après un certain temps, il importe tout autant de protéger le vendeur contre les réclamations qui sont formulées longtemps après que la chose a été délivrée. Souvent, le bien-fondé des réclamations formulées longtemps après que la chose a été délivrée est douteux et, lorsque c'est à une date tardive que le vendeur est avisé pour la première fois d'une telle réclamation, il lui est difficile d'obtenir des preuves quant à l'état de la chose au moment de sa livraison ou de mettre en cause la responsabilité du fournisseur dont il peut avoir obtenu la chose ou les matériaux nécessaires à sa fabrication.

6. C'est pour tenir compte de la situation du vendeur qu'il est stipulé, au paragraphe 2, que l'acheteur doit dénoncer le défaut de conformité au plus tard dans un délai de deux ans à compter du jour de la remise effective de la chose. En outre, en vertu des articles 8 et 10 de la Convention sur la prescription, l'acheteur peut exercer une action contre le vendeur dans un délai de quatre ans à partir de la date à laquelle la chose lui a été effectivement remise. On relèvera que les principes dont s'inspire le paragraphe 2 de l'article 23 et ceux dont s'inspirent les articles 8 et 10 de la Convention sur la prescription sont les mêmes et que les délais de deux et de quatre ans commencent à courir à partir du même moment, mais que l'obligation de donner avis conformément au paragraphe 1 de l'article 23 est tout à fait distincte de l'obligation d'intenter action dans un certain délai conformément à la Convention sur la prescription.

7. Le principe fondamental de la liberté contractuelle, qui est consacré à l'article 5, permettrait aux parties de déroger à l'obligation générale de donner avis conformément au paragraphe 2. Toutefois, à défaut d'une disposition spéciale, il serait difficile de savoir si l'obligation de donner avis dans un délai de deux ans serait modifiée par la garantie expresse que la chose conserverait certaines qualités

* L'Allemagne (République fédérale d'), la Hongrie et l'Union des Républiques socialistes soviétiques ont réservé leur position à l'égard du paragraphe 1 de l'article 23.

[35] Voir les articles 15, *a*, et 65, 1).

[36] Pour une discussion des effets du défaut de dénonciation sur le transfert des risques, voir le paragraphe 3 du commentaire de l'article 67 et l'exemple 67B.

ou particularités spécifiées pendant une certaine période[37]. Le paragraphe 2 prévoit donc que cette obligation de dénoncer le défaut de conformité dans un délai de deux ans ne s'applique pas si ce délai est "incompatible avec la durée d'une garantie contractuelle". La question de savoir s'il y a ou non incompatibilité relève de l'interprétation de la garantie.

Exemple 23B : Le contrat, qui porte sur la vente de machines-outils, dispose que ces machines produiront au moins 100 unités par jour pendant au moins trois ans. Etant donné la garantie de trois ans qu'elle contient, cette clause est incompatible avec le délai de deux ans prévu au paragraphe 2. C'est en interprétant la garantie qu'on établira si l'acheteur disposait d'un délai de trois ans pour aviser le vendeur que les machines-outils ne produisaient pas 100 unités par jour ou s'il disposait d'un délai supplémentaire, après ce délai de trois ans, pour aviser le vendeur qu'un manquement à la garantie a eu lieu pendant le délai de trois ans.

Exemple 23C : Le contrat dispose que les machines-outils produiront au moins 100 unités par jour pendant une année. Il est improbable que ce contrat, qui prévoit une certaine production pendant une année, soit interprété comme ayant une incidence sur le délai de deux ans, prévu au paragraphe 2 de l'article 23, pendant lequel l'acheteur doit dénoncer le défaut au vendeur.

Exemple 23D : Le contrat dispose que c'est dans un délai de 90 jours à partir de la date de la délivrance que l'acheteur doit aviser le vendeur que les machines-outils n'ont pas une production d'au moins 100 unités par jour. Une clause expresse en ce sens serait incompatible avec le délai de deux ans du paragraphe 2.

Risque en cours de transmission

8. Le paragraphe 3 de l'article 10 dispose que toute communication requise par l'article 23 est "adressée par un moyen approprié dans le délai requis, le fait qu'elle n'est pas arrivée à destination, qu'elle n'est pas arrivée avant l'expiration de ce délai [requis] ou que sa teneur n'a pas été transmise exactement ne prive pas l'expéditeur du droit de s'en prévaloir". Les risques de perte ou de retard de toute communication requise par l'article 23 ou d'une transmission inexacte de cette communication sont donc à la charge du vendeur.

Article 24

Le vendeur ne peut pas se prévaloir des dispositions des articles 22 et 23 lorsque le défaut de conformité porte sur des faits qu'il connaissait ou ne pouvait pas ignorer et qu'il n'a pas révélés à l'acheteur.

Droit uniforme antérieur

Article 40 de la LUVI.

COMMENTAIRE

L'article 24 apporte un tempérament aux obligations de notification des articles 22 et 23, pour le cas où le défaut de conformité porte sur des faits que le vendeur connaissait ou ne pouvait pas ignorer et qu'il n'a pas révélés. Rien ne saurait raisonnablement fonder le vendeur à exiger que l'acheteur lui notifie ces faits.

*Article 25**

Le vendeur est tenu de délivrer la chose libre de tout droit ou prétention d'un tiers à moins que l'acheteur n'accepte de prendre la chose dans ces conditions.

Droit uniforme antérieur

Article 52, paragraphe 1, de la LUVI.

COMMENTAIRE

Prétention de tiers

1. L'article 25 dispose que le vendeur doit délivrer la chose libre de tout droit ou prétention d'un tiers. Le vendeur n'est naturellement pas soumis à cette obligation si l'acheteur accepte de prendre la chose dans ces conditions.

2. Le vendeur manque à son obligation non seulement si la prétention du tiers est fondée, c'est-à-dire si celui-ci possède un *droit* sur la chose, mais même simplement si le tiers émet une *prétention* sur la chose. Cette règle s'explique par le fait que, dès l'instant où le tiers a émis une prétention sur la chose et jusqu'au moment où l'affaire est réglée, l'acheteur risque d'avoir un litige avec le tiers et de voir sa responsabilité engagée. Il en est ainsi même si le vendeur peut affirmer que la prétention du tiers n'est pas fondée ou si l'acheteur peut affirmer que, d'après la loi applicable à l'opération de vente considérée, il a acheté la chose libre de toute prétention d'un tiers, que cette prétention soit fondée ou non, en tant qu'acquéreur de bonne foi à titre onéreux qui a acheté la chose chez un marchand, autrement dit que "possession vaut titre". Dans l'un et l'autre cas, le tiers peut engager un procès, qui prendra du temps, qui entraînera des frais pour l'acheteur et qui pourra avoir pour effet de retarder le moment où l'acheteur pourra utiliser la chose ou la revendre. Il incombe au vendeur de protéger l'acheteur contre des troubles de ce genre.

3. Cet article ne signifie pas que le vendeur soit responsable d'un manquement au contrat chaque fois qu'un tiers formule de vaines prétentions sur la chose. Toutefois, c'est au vendeur qu'il appartient de démontrer à la satisfaction de l'acheteur que ces prétentions sont vaines[38]. Si l'acheteur n'est pas convaincu que les prétentions du tiers sont vaines, le vendeur doit prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation[39] où l'acheteur peut exercer ses droits conformément à l'article 26.

4. Les droits ou prétentions de tiers visés à l'article 25 sont uniquement ceux qui consistent en un droit réel ou en une prétention à un droit réel sur la chose elle-même, comme un droit de propriété ou une sûreté réelle. L'article 25 ne vise pas les cas où les pouvoirs publics prétendent que la chose est contraire à un règlement sanitaire ou à un règlement de sécurité et qu'elle ne peut, par conséquent, être utilisée ni mise dans le commerce[40]. En outre, le paragraphe 2 de l'article 7, prévoit que la convention ne régit pas les droits et obligations qui peuvent naître entre le vendeur et l'acheteur du fait de l'existence de droits ou de prétentions en matière de propriété industrielle ou intellectuelle ou autres droits ou prétentions analogues.

SECTION III. — MOYENS DONT DISPOSE L'ACHETEUR EN CAS DE CONTRAVENTION AU CONTRAT PAR LE VENDEUR

Article 26

1) Si le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention, l'acheteur peut :

---

* La Norvège a émis des réserves à l'égard de cet article et elle a proposé de lui ajouter un paragraphe 2 ainsi conçu :

"2) Lorsque la chose fait l'objet d'un droit ou d'une prétention d'un tiers fondé sur la propriété industrielle ou intellectuelle, le vendeur n'est responsable vis-à-vis de l'acheteur que dans la mesure où ce droit ou cette prétention existe ou est reconnu conformément au droit de l'Etat où le vendeur a son établissement au moment de la conclusion du contrat."

[37] L'article 20, paragraphe 2, dispose que le vendeur est responsable du défaut de conformité qui survient après la date de la délivrance, si ce défaut constitue un manquement à une garantie expresse.

[38] Voir l'article 47, selon lequel une partie a le droit de différer l'exécution de ses obligations lorsqu'elle a de justes raisons de penser que l'autre partie n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations.

[39] Même si le vendeur peut en fin de compte libérer la chose de toute prétention d'un tiers par une action en justice couronnée de succès, il y parviendra rarement dans un délai raisonnable pour l'acheteur. Dans ce cas, le vendeur doit remplacer la chose, amener le tiers à renoncer à ses prétentions sur la chose ou fournir à l'acheteur une indemnité appropriée pour le dédommager de toute perte éventuelle résultant de la prétention du tiers.

[40] Si la chose délivrée est frappée de semblables restrictions, il peut y avoir manquement à l'une des obligations incombant au vendeur en vertu du paragraphe 1, *a*, ou *b* de l'article 19.

a) Exercer les droits prévus aux articles 27 à 33;

b) Obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 55 à 59.

2) L'acheteur ne perd pas le droit de demander des dommages-intérêts lorsqu'il se prévaut d'un autre moyen.

3) Si l'acheteur se prévaut d'un des moyens prévus en cas de contravention au contrat, le vendeur ne peut pas demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

Droit uniforme antérieur

Articles 24, 41, 51, 52 et 55 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 26 récapitule les moyens dont dispose l'acheteur, au cas où le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat et de la convention; il constitue aussi la source du droit de l'acheteur d'obtenir des dommages-intérêts.

2. Le paragraphe 1, *a*, de l'article 26 dispose qu'en cas de contravention au contrat commise par le vendeur l'acheteur peut "exercer les droits prévus aux articles 27 à 33". Les conditions de fond nécessaires à l'exercice de ces droits sont énoncées dans lesdits articles.

3. En outre, le paragraphe 1, *b*, de l'article 26 dispose que l'acheteur peut "obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 55 à 59", "si le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention". Pour obtenir des dommages-intérêts, il n'est pas nécessaire de prouver l'absence de bonne foi ou un manquement à une promesse expresse, comme c'est le cas dans certains systèmes de droit. Des dommages-intérêts peuvent être obtenus pour les pertes résultant de toute inexécution objective par le vendeur de ses obligations. Les articles 55 à 59, auxquels se réfère le paragraphe 1, *b*, de l'article 26, n'énoncent pas les conditions de fond de l'exercice de l'action en dommages-intérêts, mais les règles applicables pour le calcul du montant des dommages-intérêts.

4. Il y a de grands avantages à réunir dans quelques articles toutes les dispositions relatives aux moyens prévus en cas de contravention au contrat par le vendeur. Tout d'abord, toutes les obligations du vendeur sont envisagées globalement, ce qui évite les confusions et complications résultant de la répétition des sanctions dans plusieurs dispositions. Il est ainsi plus facile de savoir ce que le vendeur doit faire et cela est du plus grand intérêt pour un commerçant. Ensuite, le regroupement des moyens réduit les problèmes de classification. Enfin, il n'est plus nécessaire de prévoir un système compliqué de renvois d'une disposition à une autre.

5. Le paragraphe 2 prévoit que, lorsqu'une partie se prévaut d'un moyen dont elle dispose conformément au contrat ou à la convention, elle ne perd pas le droit de demander des dommages-intérêts pour le préjudice qu'elle peut avoir subi.

6. Le paragraphe 3 exclut l'application des règles de droit interne qui peuvent permettre de demander un délai de grâce à un juge ou à un arbitre. Une disposition en ce sens semble désirable en matière de commerce international.

Article 27

1) L'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat, à moins qu'il ne se soit prévalu d'un moyen incompatible avec cette exigence d'exécution.

2) En cas de défaut de conformité de la chose au contrat, l'acheteur ne peut exiger du vendeur la délivrance de choses nouvelles en remplacement que si le défaut de conformité constitue une contravention essentielle au contrat et si cette délivrance est demandée au moment de la dénonciation du défaut de conformité faite conformément à l'article 23 ou dans un délai raisonnable après cette dénonciation.

Droit uniforme antérieur

Articles 24 à 27, 30, 31, 42, 51 et 52 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 27 énonce le droit qu'a l'acheteur d'exiger du vendeur l'exécution du contrat lorsque le vendeur a manqué d'une manière quelconque à ses obligations contractuelles.

Règle générale, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 tient compte du fait qu'en cas de manquement du vendeur à l'une de ses obligations l'acheteur a souvent intérêt à obtenir du vendeur qu'il exécute le contrat comme il s'y était engagé à l'origine. Une action en dommages-intérêts entraîne des frais et peut durer très longtemps. En outre, l'acheteur peut avoir besoin des marchandises dans les quantités et la qualité commandées et ne pas être en mesure de faire en temps voulu des achats de remplacement. Cela est particulièrement vrai lorsque les sources d'approvisionnement se trouvent à l'étranger, comme c'est souvent le cas lorsque le contrat est un contrat de vente internationale.

3. Le paragraphe 1 accorde donc à l'acheteur le droit d'exiger du vendeur l'exécution du contrat. Le vendeur doit livrer la chose prévue au contrat ou toute partie manquante, réparer tout défaut ou, de toute autre manière, faire le nécessaire pour que le contrat soit exécuté comme il avait été prévu initialement.

4. Outre le droit de demander l'exécution du contrat, l'acheteur a, en vertu du paragraphe 2 de l'article 26, celui d'obtenir réparation de tout préjudice subi du fait du retard apporté par le vendeur à exécuter son obligation.

5. Cependant, il peut parfois être difficile de savoir si l'acheteur a mis le vendeur en demeure d'exécuter son obligation en vertu de l'article 27 ou si l'acheteur a de son plein gré modifié le contrat en acceptant une exécution tardive. La situation envisagée aux paragraphes 4 et 5 peut être illustrée de la manière suivante :

Exemple 27A : Les marchandises n'ayant pas été livrées à la date contractuelle, le 1er juillet, l'acheteur écrit au vendeur : "Le fait que vous n'ayez pas livré les marchandises le 1er juillet comme promis ne sera peut-être pas trop grave pour nous, mais nous avons absolument besoin des marchandises pour le 15 juillet"; à la suite de quoi le vendeur livre les marchandises le 15 juillet. Il est difficile de dire si la déclaration de l'acheteur était une mise en demeure d'exécuter le contrat le 15 juillet au plus tard ou une modification de la date contractuelle de livraison, repoussée du 1er juillet au 15 juillet. Si l'on interprète cette déclaration comme une mise en demeure, l'acheteur peut obtenir réparation de tout préjudice subi du fait de la livraison tardive. Si sa déclaration est interprétée comme une modification de la date de livraison, l'acheteur ne peut recevoir aucun dédommagement.

6. Pour pouvoir exercer son droit d'exiger l'exécution du contrat, l'acheteur ne doit pas avoir eu recours à un moyen incompatible avec ce droit, en déclarant par exemple la résolution du contrat conformément à l'article 30 ou en réduisant le prix conformément à l'article 31.

7. Il y a lieu de noter la forme dans laquelle sont rédigés l'article 27 et, en général, la Section III sur les moyens dont dispose l'acheteur. Cette rédaction correspond à la position admise dans de nombreux systèmes juridiques selon laquelle un texte de loi sur la vente doit contenir des dispositions régissant les droits et les obligations réciproques des parties et non pas des instructions à l'intention des tribunaux. Dans d'autres systèmes juridiques, les moyens dont dispose une partie en cas d'inexécution par l'autre partie de ses obligations sont énoncés sour la forme du droit qu'a la partie lésée d'obtenir d'un tribunal un jugement lui accordant la

réparation demandée[41]. Cependant, quel que soit le mode de rédaction législatif utilisé, l'intention et le résultat sont les mêmes. Lorsque le paragraphe 1 de l'article 27 stipule que "l'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat", il suppose que, si le vendeur n'exécute pas, le tribunal ordonnera l'exécution forcée et fera appliquer cette ordonnance par les moyens dont il dispose selon sa procédure.

8. Bien que l'acheteur ait droit à l'assistance d'un tribunal judiciaire ou arbitral pour obliger le vendeur à exécuter le contrat, l'article 12 limite ce droit dans une certaine mesure. Si le tribunal ne peut pas, en vertu de son propre droit, ordonner l'exécution en nature pour des contrats de vente semblables non régis par la convention, il n'est pas tenu de le faire dans un cas régi par la convention, même si l'acheteur a le droit d'exiger du vendeur l'exécution du contrat en vertu de l'article 27. Cependant, s'il peut ordonner l'exécution en nature en vertu de son propre droit, il est tenu de le faire lorsque la demande d'exécution est conforme à l'article 27.

9. Sous réserve de la règle énoncée au paragraphe 2 concernant la délivrance de choses nouvelles en remplacement, l'article 27 n'autorise pas le vendeur à refuser l'exécution du contrat sous prétexte que le défaut de conformité n'était pas important ou que l'exécution du contrat coûterait plus au vendeur qu'elle ne rapporterait à l'acheteur. C'est à l'acheteur qu'il appartient de choisir.

Délivrance de choses nouvelles en remplacement, paragraphe 2

10. Si les choses livrées ne sont pas conformes au contrat, l'acheteur peut vouloir que le vendeur livre en remplacement des choses nouvelles conformes au contrat. Cependant, il est vraisemblable que le coût d'une nouvelle expédition de marchandises et les frais à engager pour écouler les choses non conformes déjà livrées seront beaucoup plus importants pour le vendeur que la perte que représenterait pour l'acheteur l'acquisition de choses non conformes. En conséquence, le paragraphe 2 prévoit que l'acheteur "ne peut exiger du vendeur la délivrance de choses nouvelles en remplacement que si le défaut de conformité constitue une contravention essentielle au contrat et si cette délivrance est demandée au moment de la dénonciation du défaut de conformité faite conformément à l'article 23 ou dans un délai raisonnable après cette dénonciation".

11. Si l'acheteur exige du vendeur la délivrance de choses nouvelles en remplacement, il doit être prêt à renvoyer au vendeur les choses défectueuses. Le paragraphe 1 de l'article 52 stipule donc que, sous réserve de trois exceptions prévues au paragraphe 2 du même article, "l'acheteur perd son droit . . . d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement s'il lui est impossible de restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue".

Droit pour l'acheteur d'obtenir réparation

12. L'acheteur peut trouver plus avantageux de remédier lui-même à l'exécution défectueuse ou d'y faire porter remède par un tiers plutôt que d'exiger du vendeur l'exécution du contrat conformément à l'article 27. L'article 59, qui exige de la partie qui invoque la contravention au contrat qu'elle prenne des mesures afin de diminuer la perte subie, précise que ces mesures doivent être raisonnables eu égard aux circonstances.

Article 28

L'acheteur peut demander l'exécution du contrat dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Dans ce cas, l'acheteur ne peut se prévaloir, avant l'expiration de ce délai, d'aucun des moyens dont il dispose en cas de contravention au contrat par le vendeur, à moins que celui-ci n'ait déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Droit uniforme antérieur

Article 44, paragraphe 2, de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 28 énonce le droit de l'acheteur de demander au vendeur d'exécuter le contrat dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Il précise une des conséquences de cette demande.

2. L'article 28 va de pair avec l'article 27 qui énonce le droit de l'acheteur d'exiger du vendeur l'exécution du contrat et qui suppose l'assistance d'un tribunal judiciaire ou arbitral pour donner effet à ce droit. Si le vendeur retarde l'exécution du contrat, la procédure judiciaire d'exécution forcée peut être trop longue pour que l'acheteur puisse se permettre d'attendre. L'acheteur peut donc avoir intérêt à déclarer la résolution du contrat et à acquérir une chose de remplacement auprès d'un autre fournisseur. Cependant, à ce moment-là, on peut se demander si le retard du vendeur constitue une contravention essentielle au contrat justifiant sa résolution conformément au paragraphe 1, *a*, de l'article 30.

3. Pour éviter ces difficultés, l'article 28 autorise l'acheteur à demander "l'exécution du contrat [par le vendeur] dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable". Si le vendeur ne délivre pas la chose dans ce délai supplémentaire ou s'il déclare qu'il ne se conformera pas à la demande d'exécution, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat en vertu du paragraphe 1, *b*, de l'article 30.

4. Toutefois, afin de protéger le vendeur qui peut se préparer, peut-être en engageant des frais considérables, à exécuter le contrat dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable comme l'acheteur le lui a demandé, il est stipulé que celui-ci ne peut se prévaloir d'aucun des moyens dont il dispose en cas de contravention au contrat, à moins que le vendeur n'ait déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution. A l'expiration du délai supplémentaire, l'acheteur peut, si le vendeur n'a pas exécuté le contrat, non seulement déclarer la résolution du contrat en vertu du paragraphe 1, *b*, de l'article 30, mais aussi se prévaloir de tout autre moyen dont il peut disposer.

5. Lorsque le défaut d'exécution du vendeur ne concerne qu'une partie seulement de la chose, voir l'article 32 et le commentaire y relatif.

Article 29

1) Le vendeur peut, même après la date de la délivrance, réparer tout manquement à ses obligations, à condition que cela n'entraîne pas un retard constituant une contravention essentielle au contrat et ne cause à l'acheteur ni inconvénients ni frais déraisonnables, à moins que l'acheteur n'ait déclaré la résolution du contrat conformément à l'article 30 ou la réduction du prix conformément à l'article 31.

2) Si le vendeur demande à l'acheteur de lui faire savoir s'il accepte l'exécution et que le vendeur ne lui répond pas dans un délai de durée raisonnable, le vendeur peut exécuter le contrat dans le délai qu'il a indiqué dans sa demande ou, s'il n'a indiqué aucun délai, dans un délai de durée raisonnable. L'acheteur ne peut pas, avant l'expiration de l'un ou l'autre de ces délais, se prévaloir d'un moyen qui est incompatible avec l'exécution du contrat par le vendeur.

[41] Royaume-Uni : *Sale of Goods Act 1893*, art. 52 (citation partielle) : "Dans toute action pour contravention à un contrat prévoyant la délivrance de corps certains ou de choses déterminées, le tribunal peut, s'il le juge bon, à la requête du demandeur, prescrire dans son jugement ou par une ordonnance l'exécution en nature du contrat, sans donner au défendeur la possibilité de conserver la chose contre paiement de dommages-intérêts."

Etats-Unis d'Amérique : *Uniform Commercial Code*, art. 2-716 (1) : "L'exécution en nature peut être ordonnée lorsque la chose est unique ou dans d'autres circonstances appropriées."

3) Lorsque le vendeur avise l'acheteur qu'il exécutera le contrat avant l'expiration d'un délai déterminé, ou d'un délai de durée raisonnable, il est présumé demander à l'acheteur de lui notifier sa décision conformément au paragraphe 2 du présent article.

Droit uniforme antérieur

Articles 43 et 44, paragraphe 1, de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 29 réglemente le droit du vendeur de réparer tout manquement à ses obligations en vertu du contrat et de la convention après la date de la délivrance. Cet article fait pendant à l'article 21, qui réglemente le droit du vendeur de réparer tout manquement à ses obligations avant la date de la délivrance et aux articles 27 et 28 qui concernent le droit de l'acheteur d'exiger l'exécution du contrat. La date de la délivrance est déterminée conformément à l'article 17.

Règle générale, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 autorise le vendeur à réparer tout manquement à ses obligations après la date de la délivrance sous trois conditions : 1) le vendeur doit être en mesure d'exécuter ses obligations sans que cela entraîne un retard constituant une contravention essentielle au contrat, 2) le vendeur doit être en mesure d'exécuter ses obligations sans que cela cause à l'acheteur des inconvénients ou des frais déraisonnables et 3) le vendeur doit exécuter ses obligations avant que l'acheteur n'ait déclaré la résolution du contrat ou la réduction du prix[42].

3. Il convient de noter que le vendeur peut réparer un manquement à ses obligations en application de cet article même si ce manquement constitue une contravention essentielle au contrat, pour autant que ce manquement ne consiste pas en un retard à l'exécution du contrat. Par exemple, bien que la délivrance de machines qui ne fonctionnent pas puisse constituer une contravention essentielle au contrat, le vendeur peut y remédier en réparant ou remplaçant les machines. Naturellement, l'acheteur disposera toujours de son droit de réclamer des dommages-intérêts en compensation de toute perte résultant de la contravention initiale ou des initiatives prises par le vendeur pour réparer le défaut de conformité.

4. Le droit du vendeur de réparer un manquement à ses obligations conformément au paragraphe 1 de l'article 29 est un droit important en ce sens qu'il va à l'encontre des termes du contrat. Par exemple, s'il n'effectue la délivrance que le 15 juin, alors que la date prévue par le contrat était le 1er juin, le vendeur répare le défaut de délivrance, mais il ne répare pas et ne peut réparer le manquement à effectuer la délivrance le 1er juin. Néanmoins, le paragraphe 1 de l'article 29 autorise le vendeur à réparer ainsi tout manquement à ses obligations s'il peut le faire avant que le retard ne constitue une contravention essentielle.

5. Il y a lieu de noter que le paragraphe 1 de l'article 29, en liaison avec la règle selon laquelle l'acheteur ne peut normalement déclarer la résolution du contrat que s'il y a eu une contravention essentielle[43], entraîne une importante modification des règles concernant les ventes c.a.f. et autres ventes documentaires. Comme il existe une règle générale qui veut que les documents présentés par le vendeur lors d'une transaction documentaire soient strictement conformes aux termes du contrat, les acheteurs ont pu souvent refuser les documents en cas de divergence, même si cette divergence n'avait pratiquement que peu d'importance. Néanmoins, si, par exemple, une vente documentaire prévoit la présentation d'un seul connaissement et si le vendeur présente à l'acheteur deux connaissements constatant l'expédition de la quantité totale prévue par le contrat, l'acheteur ne peut pas déclarer la résolution du contrat (et n'a donc pas droit de refuser de payer contre remise des documents, à moins que la présentation de deux connaissements par le vendeur ne "cause un préjudice important à l'[acheteur] et que le [vendeur] qui a commis la contravention n'ait prévu ou n'avait des raisons de prévoir un tel résultat")[44].

Notification du vendeur, paragraphes 2 et 3

6. Si le vendeur a l'intention de réparer le défaut de conformité, il en avisera normalement l'acheteur. Souvent aussi, il se renseignera pour savoir si l'acheteur entend se prévaloir de la sanction dont il dispose consistant à déclarer la résolution du contrat ou la réduction du prix ou s'il souhaite, ou est disposé à accepter, la réparation proposée par le vendeur.

7. Le paragraphe 2 prévoit que lorsque le vendeur a ainsi avisé l'acheteur, celui-ci doit répondre dans un délai raisonnable. Si l'acheteur ne lui répond pas, le vendeur peut exécuter le contrat et l'acheteur ne peut déclarer la résolution du contrat ou la réduction du prix pendant la période de temps que le vendeur a indiquée dans sa notification comme étant nécessaire pour lui permettre de réparer le défaut de conformité ou, si aucun délai n'a été indiqué, pendant un délai d'une durée raisonnable. Même si la notification adressée par le vendeur indique seulement que celui-ci exécutera le contrat dans une période de temps déterminée ou dans un délai raisonnable, le paragraphe 3 prévoit que l'acheteur doit ou bien déclarer la résolution du contrat ou la réduction du prix ou bien s'opposer à la réparation proposée. Sinon, l'acheteur sera lié par les termes de la notification du vendeur, à moins qu'il ne prouve que, pour une raison donnée, il n'y avait pas lieu de considérer que cette notification appelait une réponse de sa part.

Article 30

1) L'acheteur peut déclarer la résolution du contrat :

a) Si l'inexécution par le vendeur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention constitue une contravention essentielle au contrat; ou

b) Si le vendeur a été requis d'exécuter le contrat conformément à l'article 28 et s'il n'a pas délivré la chose à l'expiration du délai supplémentaire fixé par l'acheteur ou s'il a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

2) Cependant, lorsque le vendeur a délivré la chose, l'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il ne l'a pas fait dans un délai raisonnable :

a) En cas de délivrance tardive, après qu'il a su que la délivrance avait été effectuée; ou

b) En cas de contravention autre que la délivrance tardive, après qu'il a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de cette contravention ou, si l'acheteur a exigé du vendeur l'exécution du contrat conformément à l'article 28, après l'expiration du délai supplémen-

[42] Lorsque le vendeur a réparé le manquement à ses obligations, l'acheteur n'a plus le droit de déclarer la résolution du contrat ou la réduction du prix. Si le vendeur a commencé à réparer le manquement à ses obligations et en a avisé l'acheteur, un tel avis constitue l'avis prévu au paragraphe 3 de l'article 29. Voir le paragraphe 7 ci-dessous. L'acheteur ne peut donc déclarer la résolution du contrat ou la réduction du prix pendant un délai raisonnable après réception de l'avis du vendeur. Cependant, faute d'avoir été avisé par le vendeur, l'acheteur peut mettre fin au droit du vendeur de réparer tout manquement à ses obligations en déclarant la résolution du contrat ou la réduction du prix, même si le vendeur a commencé à réparer ce manquement.

[43] Article 30, 1) *a*. Le paragraphe 1, *b* de l'article 30 n'autorise l'acheteur à déclarer la résolution du contrat que s'il n'y a pas eu délivrance et que le vendeur a été requis d'effectuer la délivrance conformément à l'article 28. En ce qui concerne le moment où a lieu la délivrance, voir l'article 15 et le commentaire y relatif.

[44] Article 9.

taire ou après que le vendeur a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Droit uniforme antérieur

Articles 26, 43 et 44, paragraphe 2, de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 30 définit le droit de l'acheteur de déclarer la résolution du contrat et l'article 45 le droit du vendeur de déclarer cette résolution.

Déclaration de résolution

2. Il ne peut y avoir résolution du contrat à la suite d'une contravention du vendeur que si "l'acheteur . . . déclare la résolution du contrat". La portée de cette règle est plus restreinte que celle des articles 26 et 30 de la LUVI, selon laquelle il y avait résolution de plein droit du contrat dans certaines circonstances, en plus de la résolution sur déclaration de l'acheteur. La résolution de plein droit a été éliminée des moyens prévus par la présente Convention parce qu'elle introduisait une grande incertitude quant à la question de savoir si le contrat était encore en vigueur ou s'il avait été résolu de plein droit. En vertu de l'article 30 de la convention, le contrat demeure en vigueur tant que l'acheteur n'a pas déclaré expressément sa résolution. Une incertitude peut évidemment subsister sur le point de savoir si les conditions de cette déclaration par l'acheteur sont remplies.

3. Le paragraphe 2 de l'article 10 stipule qu'"une déclaration de résolution n'a d'effet que si elle est notifiée à l'autre partie". Les conséquences du fait qu'une notification de résolution n'arrive pas à destination, qu'elle n'arrive pas à temps ou que sa teneur n'est pas transmise exactement sont régies par le paragraphe 3 de l'article 10.

Contravention essentielle, paragraphe 1, a

4. Le cas type dans lequel l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat est celui dans lequel le défaut d'exécution par le vendeur de l'une de ses obligations constitue une contravention essentielle au contrat. La notion de contravention essentielle est définie à l'article 9.

Retard du vendeur à réparer, paragraphe 1, b

5. Le paragraphe 1, *b* permet, en outre, au vendeur de déclarer la résolution du contrat dans un cas particulier. Si le vendeur n'a pas délivré la chose et que l'acheteur lui a demandé de le faire conformément à l'article 28, celui-ci peut déclarer la résolution du contrat si le vendeur "n'a pas délivré la chose à l'expiration du délai supplémentaire fixé par l'acheteur ou s'il a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution"[45].

Perte ou suspension du droit de déclarer la résolution, paragraphe 2

6. Le paragraphe 2 prévoit les délais dans lesquels l'acheteur doit déclarer la résolution du contrat lorsque le vendeur a délivré la chose et au-delà desquels il perd le droit de le faire. Conformément à cette disposition, l'acheteur n'est pas déchu du droit de déclarer la résolution du contrat tant que la chose n'a pas été entièrement délivrée.

7. Si la contravention essentielle sur laquelle l'acheteur se fonde pour déclarer la résolution du contrat consiste en une délivrance tardive de la chose, le paragraphe 2, *a*, prévoit que, une fois que le vendeur a délivré la chose, l'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il ne l'a pas fait dans un délai raisonnable après qu'il a su que la délivrance avait été effectuée.

8. Si le vendeur a délivré la chose mais qu'il y a contravention essentielle au contrat autre qu'une délivrance tardive, résultant par exemple d'un défaut de conformité de la chose, le paragraphe 2, *b*, de l'article 30 stipule que l'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il ne l'a pas fait dans un délai raisonnable après qu'il a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de cette contravention[46].

9. Le paragraphe 2, *b*, de l'article 30 prive également le vendeur du droit de déclarer la résolution du contrat lorsque l'acheteur a demandé au vendeur de délivrer la chose conformément à l'article 28. Si le vendeur délivre la chose après l'expiration du délai supplémentaire fixé dans la demande d'exécution du contrat prévue à l'article 28, l'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il ne l'a pas fait dans un délai raisonnable après l'expiration de ce délai supplémentaire.

10. Etant donné que, conformément au paragraphe 2 de l'article 30, l'acheteur n'est pas déchu du droit de déclarer la résolution du contrat tant que la chose n'a pas été entièrement délivrée, il résulte de cette disposition que toutes les livraisons d'un contrat à livraisons successives doivent avoir été effectuées pour que l'acheteur puisse être déchu de son droit de déclarer la résolution du contrat. Cependant, conformément au paragraphe 1 de l'article 48, l'acheteur doit, dans les contrats à livraisons successives, exercer le droit de déclarer la résolution du contrat à l'égard des livraisons futures "dans un délai raisonnable" après l'inexécution du vendeur qui justifie la déclaration de résolution.

11. Outre le paragraphe 2 de l'article 30, plusieurs autres dispositions de la Convention prévoient la perte ou la suspension du droit de déclarer la résolution.

12. Le paragraphe 1 de l'article 52 stipule que "l'acheteur perd son droit de déclarer la résolution . . . lorsqu'il lui est impossible de restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue", à moins que cette impossibilité ne soit motivée par l'une des trois raisons énumérées au paragraphe 2 de l'article 52.

13. L'article 23 prévoit que l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne l'a pas dénoncé au vendeur dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou aurait dû le constater, et au plus tard dans un délai de deux ans à compter de la remise effective de la chose à l'acheteur.

14. Lorsque l'acheteur a exigé du vendeur l'exécution du contrat conformément à l'article 28, il ne peut pas se prévaloir des moyens prévus en cas de contravention, y compris la déclaration de résolution de l'article 30, jusqu'à l'expiration du délai qu'il a fixé, à moins que pendant ce délai le vendeur n'ait déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

15. De même, si c'est le vendeur qui souhaite réparer un défaut de conformité après la date de délivrance, le droit de l'acheteur de déclarer la résolution du contrat peut être suspendu pendant le délai indiqué par le vendeur comme étant nécessaire pour effectuer cette réparation[47].

Droit de déclarer la résolution avant la date de délivrance

16. Voir, au sujet du droit de l'acheteur de déclarer la résolution du contrat avant la date contractuelle de délivrance, les articles 47, paragraphe 3, 48 et 49 et les commentaires y relatifs.

Effets de la déclaration de résolution

17. Les effets de la déclaration de résolution sont décrits aux articles 51 à 54. L'effet le plus important pour l'acheteur est qu'il n'est plus tenu d'accepter la délivrance et de payer la chose. Cependant, la résolution du contrat ne met pas fin à l'obligation du vendeur de payer des dommages-intérêts en réparation du préjudice causé par son défaut d'exécution du contrat ni à aucune des dispositions du contrat concernant le règlement des litiges[48]. Une telle disposition était importante car, dans de nombreux systèmes de droit, la résolution du contrat met fin à tous les droits et obligations découlant de l'existence du contrat. Sous cet angle, une fois qu'un contrat a été déclaré résolu, aucune demande en paiement de dommages-intérêts

[45] Cependant, voir l'article 32, 2) et le commentaire y relatif.

[46] Voir art. 22.

[47] Voir le paragraphe 7 du commentaire de l'article 29.

[48] Art. 51, 1).

fondée sur un défaut d'exécution ne peut être faite et les clauses contractuelles concernant le règlement des litiges, y compris les dispositions relatives à l'arbitrage et les clauses pénales ou de liquidation des dommages en cas de défaut d'exécution, prennent fin avec le reste du contrat.

Article 31

En cas de défaut de conformité de la chose au contrat, que le prix ait été ou non déjà payé, l'acheteur peut déclarer la réduction du prix dans la proportion où la valeur que la chose avait au moment de la conclusion du contrat a été réduite du fait du défaut de conformité.

Droit uniforme antérieur

Article 46 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 31 définit les conditions dans lesquelles l'acheteur peut déclarer la réduction du prix en cas de défaut de conformité de la chose au contrat.

2. Le moyen de réparation qu'offre la réduction du prix ne doit pas être confondu avec celui que constitue l'attribution de dommages-intérêts. Bien que les deux moyens permettent d'atteindre le même résultat dans certains cas, ils sont distincts et utilisables au gré de l'acheteur.

3. La réduction du prix est, en fait, une résolution partielle du contrat. Le prix peut être réduit pour tout défaut de conformité de la chose, que ce défaut porte sur la quantité ou sur la qualité. En outre, l'acheteur peut réduire le prix même s'il l'a déjà payé. L'article 31 ne dépend pas du fait que l'acheteur a la possibilité de retenir à l'avenir des sommes dues.

4. Deux effets importants découlent de ce que la réduction du prix constitue en fait une résolution partielle du contrat. Premièrement, même si le vendeur est exonéré, en vertu de l'article 50, du paiement de dommages-intérêts pour son inexécution du contrat, l'acheteur peut toujours réduire le prix si la chose n'est pas conforme au contrat. Deuxièmement, comme dans le cas de la résolution, le montant de la remise qui est consentie à l'acheteur est calculé par référence au prix contractuel, qui n'a pas à être réglé (ou qui peut donner lieu à répétition s'il a déjà été payé) et non par référence à la perte en argent qui a été causée à l'acheteur.

5. La base de calcul est très simple si le défaut d'exécution consiste dans la délivrance d'une quantité moindre que celle qui avait été convenue. Ces aspects de la règle peuvent être illustrés par les exemples suivants :

Exemple 31A : Le vendeur s'est engagé par contrat à livrer 10 tonnes de blé n° 1, au prix du marché de 200 dollars la tonne, soit un prix total de 2 000 dollars. Le vendeur a livré deux tonnes seulement. Ce manque constituant une contravention essentielle au contrat, l'acheteur a déclaré la résolution du contrat, n'a pas accepté la livraison des céréales et n'a pas été tenu de payer le prix.

Exemple 31B : Dans les mêmes conditions contractuelles que celles de l'exemple 31A, le vendeur a livré neuf tonnes. L'acheteur a accepté la livraison des neuf tonnes, a réduit le prix de 10 p. 100 et a payé 1 800 dollars.

6. Le calcul est le même si le défaut de conformité de la chose délivrée concerne sa qualité et non sa quantité. Ceci peut être illustré par l'exemple suivant :

Exemple 31C : Le contrat étant le même que celui de l'exemple 31A, le vendeur a livré 10 tonnes de blé n° 3 au lieu de 10 tonnes de blé n° 1 comme prévu. Au moment de la conclusion du contrat, le prix du marché pour le blé n° 3 était de 150 dollars la tonne. Si la livraison de blé n° 3 à la place du blé n° 1 constitue une contravention essentielle au contrat, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat et ne pas régler le prix prévu au contrat. Si la délivrance de blé n° 3 ne constitue pas une contravention essentielle ou si l'acheteur ne choisit pas de déclarer la résolution du contrat, il peut déclarer une réduction du prix de 2 000 dollars à 1 500 dollars.

7. Si l'application du principe est simple dans le cas où, comme dans l'exemple 31C, le défaut de conformité concernant la qualité est tel que la chose livrée a un cours sur le marché qui est différent de celui de la chose qui aurait dû être livrée selon le contrat, cette application l'est moins lorsqu'il s'agit d'autres défauts de conformité tenant à la qualité. Par exemple :

Exemple 31D : Le vendeur s'est engagé à fournir des panneaux muraux décoratifs d'un certain style que l'acheteur destine à un immeuble commercial qu'il construit. Les panneaux muraux livrés par le vendeur sont d'une conception plus banale que ceux qui avaient été commandés. L'acheteur a le droit de "déclarer la réduction du prix dans la proportion où la valeur que la chose avait au moment de la conclusion du contrat a été réduite du fait du défaut de conformité".

8. Dans l'exemple 31D, il peut ne pas être facile de déterminer dans quelle mesure la valeur de la chose est diminuée par le défaut de conformité, mais cela ne porte pas atteinte au principe. Il convient de noter que c'est l'acheteur qui détermine le montant de la réduction du prix. Si, cependant, le vendeur conteste ce montant, la question ne peut être tranchée que par un tribunal judiciaire ou arbitral.

9. Il faut aussi noter que la base de calcul est la proportion dans laquelle la valeur que la chose avait "au moment de la conclusion du contrat" a été réduite. Les faits intervenus après la passation du contrat n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la réduction de prix, contrairement à ce qui se passe pour le calcul des dommages-intérêts conformément aux articles 55 à 60. Dans le cas envisagé à l'exemple 31D, cela ne soulèvera normalement pas de difficultés parce que l'importance de la perte en valeur aurait probablement été la même au moment de la conclusion du contrat qu'au moment de la délivrance défectueuse. Cependant, si le prix de la chose a varié entre la conclusion du contrat et la délivrance défectueuse, on arrive à des résultats différents selon que l'acheteur déclare la réduction du prix selon l'article 31 ou réclame des dommages-intérêts. Ces différences sont mises en évidence par les exemples suivants :

Exemple 31E : Les faits sont les mêmes que dans l'exemple 31C. Le vendeur s'est engagé à livrer 10 tonnes de blé n° 1 au prix du marché de 200 dollars la tonne, soit un prix total de 2 000 dollars. Le vendeur a livré 10 tonnes de blé n° 3. Au moment de la passation du contrat, le prix du blé n° 3 sur le marché était de 150 dollars la tonne. En conséquence, si l'acheteur déclare la réduction du prix, le prix sera de 1 500 dollars. La remise consentie à l'acheteur serait de 500 dollars.

Si cependant, au moment de la délivrance de la chose défectueuse, le prix du marché a baissé de moitié, le blé n° 1 se vendant 100 dollars la tonne et le blé n° 3 75 dollars la tonne, les dommages-intérêts accordés à l'acheteur ne seraient, conformément à l'article 55, que de 25 dollars la tonne, soit 250 dollars. Dans ce cas, il serait plus avantageux pour l'acheteur de déclarer la réduction du prix conformément à l'article 31 que de demander des dommages-intérêts en application de l'article 55.

Exemple 31F : Si le contraire se produisait et si, au moment de la délivrance de la chose défectueuse, le prix du blé n° 1 avait doublé, passant à 400 dollars la tonne, et que celui du blé n° 3 atteignait 300 dollars la tonne, les dommages-intérêts accordés à l'acheteur en vertu de l'article 55 seraient de 100 dollars la tonne, soit 1 000 dollars. Dans ce cas, il serait plus avantageux pour l'acheteur de réclamer des dommages-intérêts conformément à l'article 55 que de déclarer la réduction du prix conformément à l'article 31. Cependant, il ressort du paragraphe 2 de l'article 26 que l'acheteur peut réduire le prix en vertu de l'article 31 et réclamer des dommages-intérêts pour tout autre préjudice qu'il aurait subi.

10. Il convient de noter que les résultats obtenus dans les exemples 31E et 31F tiennent à ce que la sanction consistant à réduire le prix aboutit à une résolution partielle du contrat. On arrive au même résultat, avec des différences encore plus marquées, lorsque l'acheteur déclare la résolution totale du contrat, comme dans l'exemple suivant :

Exemple 31G : L'exemple 31E montre que si le prix du marché du blé n° 1 diminue de moitié, passant de 200 dollars la tonne à 100 dollars, et le prix du blé n° 3 passe de 150 dollars la tonne à 75 dollars, l'acheteur peut conserver le blé n° 3 et recevoir 250 dollars de dommages-intérêts ou réduire le prix de 500 dollars. Si la livraison de

blé n° 3 au lieu de blé n° 1 constituait une contravention essentielle au contrat et si l'acheteur déclarait la résolution du contrat conformément à l'article 30, *a*, il pourrait acheter en remplacement 10 tonnes de blé n° 1 pour 1 000 dollars, c'est-à-dire pour un montant inférieur de 1 000 dollars au prix contractuel, ou acheter du blé n° 3 pour 750 dollars, c'est-à-dire pour 1 250 dollars de moins que le prix du contrat.

11. A l'exception de l'exemple 31B, tous les exemples qui précèdent concernent une matière première fongible facilement remplaçable, pour laquelle l'acheteur peut sans grands inconvénients déclarer la résolution du contrat, pour laquelle il existe un cours pour le calcul des dommages-intérêts et pour laquelle tout préjudice additionnel, tel que le manque à gagner, est exclu. Lorsqu'il n'existe pas de cours pour la chose, les problèmes d'évaluation sont plus difficiles et il est plus probable qu'il y aura des dommages additionnels. Ces facteurs ne modifient pas le mécanisme de l'article 31, mais peuvent modifier l'avantage relatif que présente pour l'acheteur une sanction plutôt qu'une autre.

12. Il ressort du paragraphe 2 de l'article 26 que l'acheteur peut réclamer des dommages-intérêts après avoir déclaré la réduction du prix dans les cas où, comme dans l'exemple 31F, la réduction du prix n'offre pas une réparation pécuniaire égale à celle que permet d'obtenir une action en dommages-intérêts.

Article 32

1) Si le vendeur ne délivre qu'une partie de la chose ou si une partie seulement de la chose délivrée est conforme au contrat, les dispositions des articles 27 à 31 s'appliquent en ce qui concerne la partie manquante ou non conforme.

2) L'acheteur ne peut déclarer la résolution totale du contrat que si le défaut d'exécution intégrale et conforme au contrat constitue une contravention essentielle à celui-ci.

Droit uniforme antérieur

Article 45 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 32 indique les moyens dont dispose l'acheteur lorsque le vendeur manque en partie seulement à ses obligations.

Moyens concernant la partie non conforme, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 prévoit que lorsque le vendeur a manqué partiellement seulement à ses obligations en vertu du contrat, en délivrant une partie seulement de la chose ou une chose pour partie non conforme au contrat, les dispositions des articles 27 à 31 s'appliquent à la partie ou la quantité manquante ou non conforme. En effet, ce paragraphe stipule que l'acheteur peut déclarer la résolution d'une partie du contrat conformément à l'article 30, si le défaut de conformité constitue une contravention essentielle au contrat pour la partie de la chose en question ou si, après que l'acheteur a demandé au vendeur, en application de l'article 28, l'exécution du contrat par la délivrance de la quantité manquante ou d'une chose de remplacement, le vendeur n'a pas délivré la chose dans le délai supplémentaire fixé par l'acheteur. Cette disposition était nécessaire, car, dans certains systèmes juridiques, un des cocontractants ne peut prononcer la résolution du contrat pour partie seulement. Dans ces systèmes juridiques, les conditions dans lesquelles le contrat peut être déclaré résolu doivent être déterminées par référence au contrat dans son ensemble. Cependant, il est clair d'après le paragraphe 1 de l'article 32 que, selon la convention, l'acheteur peut déclarer la résolution d'une partie du contrat, si les conditions de la résolution sont réunies pour cette partie du contrat.

Moyens concernant le contrat tout entier, paragraphe 2

3. Le paragraphe 2 prévoit que l'acheteur ne peut déclarer la résolution totale du contrat "que si le défaut d'exécution intégrale et conforme au contrat constitue une contravention essentielle à [l'ensemble du contrat]". Bien que cette disposition réitère simplement la règle qui serait appliquée en vertu du paragraphe 1, *a*, de l'article 30, il est utile d'apporter cette clarification.

4. L'emploi du tour "ne peut . . . que si" au paragraphe 2 de l'article 32 a aussi pour effet d'éviter que l'on puisse déduire du paragraphe 1, *b*, de l'article 30 que le contrat tout entier pourrait être déclaré nul, sous prétexte que le vendeur a manqué de délivrer une partie de la chose pendant le délai supplémentaire fixé par l'acheteur, conformément à l'article 28, même si ce manquement ne constituait pas en lui-même une contravention essentielle à l'ensemble du contrat.

Article 33

1) Si le vendeur délivre la chose avant la date fixée, l'acheteur a la faculté de l'accepter ou de la refuser.

2) Si le vendeur délivre une quantité supérieure à celle prévue au contrat, l'acheteur peut accepter ou refuser de prendre livraison de la quantité qui dépasse celle prévue au contrat. Si l'acheteur accepte de prendre livraison de tout ou partie de la quantité excédentaire, il doit la payer au taux du contrat.

Droit uniforme antérieur

Articles 29 et 47 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 33 traite de deux situations dans lesquelles l'acheteur peut refuser de prendre livraison de la chose qui a été mise à sa disposition.

Délivrance anticipée, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 de l'article 33 vise le cas dans lequel la chose a été délivrée à l'acheteur avant la date fixée pour la délivrance. Si l'acheteur était forcé d'accepter la chose, il pourrait en résulter pour lui des inconvénients et des frais du fait qu'il devrait la conserver plus longtemps que prévu. En outre, si le contrat lie la date du paiement et celle de la délivrance, une délivrance anticipée imposera un règlement anticipé et, par conséquent, des frais d'intérêts. On donne donc le choix à l'acheteur de prendre livraison de la chose ou de la refuser quand le vendeur délivre la chose avant la date déterminée.

3. Le droit de l'acheteur de prendre livraison de la chose ou de la refuser peut être exercé en cas de délivrance anticipée. Il ne dépend pas de la question de savoir si la délivrance anticipée cause à l'acheteur des frais supplémentaires ou des inconvénients.

4. Cependant, si l'acheteur refuse de prendre livraison de la chose conformément au paragraphe 1 de l'article 33, il reste toujours tenu en application du paragraphe 2 de l'article 6 de prendre possession de la chose pour le compte du vendeur, si les quatre conditions suivantes se trouvent réunies : 1) la chose doit avoir été mise à sa disposition au lieu de destination, 2) il peut en prendre possession sans payer le prix, par exemple si le contrat de vente ne requiert pas le paiement du prix contre la remise à l'acheteur des documents concernant la chose, 3) la prise de possession n'entraîne pas pour l'acheteur des inconvénients ou des frais déraisonnables et 4) ni le vendeur ni une personne autorisée à prendre possession de la chose pour son compte ne se trouvent présents au lieu de destination de la chose.

5. Si l'acheteur refuse de prendre livraison par anticipation, le vendeur est obligé de délivrer à nouveau la chose à la date de délivrance prévue au contrat.

6. Si l'acheteur accepte de prendre livraison par anticipation, il peut demander au vendeur réparation de tout préjudice qu'il peut avoir subi de ce fait à moins que, compte tenu des circonstances, l'acceptation d'une délivrance anticipée ne revienne à modifier le contrat[49].

Quantité excédentaire, paragraphe 2

7. Le paragraphe 2 de l'article 32 vise le cas dans lequel une quantité supérieure à celle qui avait été prévue au contrat a été délivrée à l'acheteur.

8. A moins qu'il ait d'autres raisons justifiant son refus, l'acheteur doit accepter au moins la quantité prévue au contrat. En ce qui concerne la quantité excédentaire, l'acheteur peut soit refuser d'en prendre livraison soit accepter une livraison partielle. Si l'acheteur refuse de prendre livraison de la quantité excédentaire, le vendeur doit réparer tout préjudice subi par l'acheteur. Si l'acheteur accepte de prendre livraison d'une partie ou de la totalité de la quantité excédentaire, il doit la payer au prix contractuel.

9. S'il n'est pas possible à l'acheteur de refuser seulement la quantité excédentaire parce que, par exemple, le vendeur ne remet qu'un seul connaissement pour la totalité de l'expédition contre paiement du prix de la totalité de cette expédition, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat si la délivrance de la quantité excédentaire constitue une contravention essentielle au contrat. Si la délivrance de la quantité excédentaire ne constitue pas une contravention essentielle, ou si pour des raisons commerciales l'acheteur est amené à prendre livraison de l'expédition, il peut demander réparation de tout préjudice qu'il a subi de ce fait.

Chapitre IV. — Obligations de l'acheteur

Article 34

L'acheteur s'oblige à payer le prix et à prendre livraison de la chose dans les conditions prévues au contrat et dans la présente Convention.

Droit uniforme antérieur

Article 56 de la LUVI.

COMMENTAIRE

L'article 34 énonce les deux principales obligations de l'acheteur et forme l'introduction au chapitre IV de la convention. Les principales obligations de l'acheteur sont de payer le prix et de prendre livraison de la chose. L'acheteur doit s'acquitter de ses obligations "dans les conditions prévues au contrat et dans la présente Convention". Puisque l'article 5 de la convention autorise les parties à exclure l'application de cet instrument ou à déroger à l'une quelconque de ses dispositions, il s'ensuit qu'en cas de conflit entre le contrat et la convention l'acheteur doit s'acquitter de ses obligations dans les conditions prévues au contrat.

SECTION I. — PAIEMENT DU PRIX

Article 35

L'acheteur doit prendre les mesures nécessaires pour permettre le paiement du prix ou faire établir les documents garantissant le paiement, tels qu'une lettre de crédit ou une caution bancaire.

Droit uniforme antérieur

Article 69 de la LUVI.

[49] Le paragraphe 1 de l'article 33 ne se réfère pas au droit de l'acheteur d'obtenir des dommages-intérêts. Cependant, le droit de l'acheteur d'obtenir des dommages-intérêts est un droit général reconnu par le paragraphe 1, *b*, de l'article 26.

COMMENTAIRE

1. L'article 35 énonce l'obligation de l'acheteur de prendre les mesures nécessaires pour permettre le paiement du prix ou pour faire établir les documents garantissant le paiement.

2. Même si l'acheteur doit faire un paiement direct au vendeur, il se peut qu'il ait à prendre plusieurs mesures avant d'effectuer ce paiement. Ainsi, il peut devoir se procurer les devises nécessaires ou obtenir l'autorisation officielle d'envoyer l'argent à l'étranger. L'article 35 prévoit qu'en pareil cas l'acheteur doit prendre les mesures nécessaires.

3. De même, si le contrat prévoit que le paiement doit être effectué ou garanti par un intermédiaire tel qu'une banque, l'article 35 exige de l'acheteur qu'il prenne "les mesures nécessaires" pour faire établir les documents garantissant le paiement, tels qu'une lettre de crédit ou une caution bancaire.

4. L'obligation de l'acheteur aux termes de l'article 35 se limite à "prendre les mesures". Il ne s'engage pas à payer le prix ni à faire établir les documents garantissant le paiement dans le cas où, par exemple, le gouvernement refuserait de mettre à sa disposition les devises nécessaires. Il va de soi que l'acheteur est tenu de prendre toutes les mesures voulues pour persuader le gouvernement de mettre les fonds à sa disposition et qu'il ne peut pas se prévaloir d'un refus du gouvernement s'il n'a pas pris de semblables mesures.

*Article 36**

Lorsque la vente est conclue sans que le prix de la chose vendue ait été déterminé par le contrat directement ou par référence expresse ou tacite, l'acheteur doit payer le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat; si ce prix ne peut être constaté, l'acheteur doit payer le prix habituellement pratiqué audit moment, dans des circonstances comparables, pour la même chose.

Droit uniforme antérieur

Article 57 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 36 indique la procédure à suivre pour déterminer le prix lorsque celui-ci n'a pas été déterminé dans le contrat directement ou par référence, expresse ou tacite.

2. Il peut arriver que les parties n'indiquent pas le prix dans le contrat, lorsque par exemple l'acheteur a commandé sur catalogue, s'attendant à payer le prix courant du vendeur; ou bien, lorsque la chose doit être livrée ultérieurement et que les prix sont instables, les parties peuvent escompter que le prix sera le prix courant au moment de la délivrance. Cela ne soulève pas de difficulté lorsque l'accord entre les parties mentionne un moyen de déterminer le prix par référence au barème du vendeur, aux cours du marché ou à quelque autre élément. L'article 36 énonce la règle applicable pour déterminer le prix lorsque les parties n'ont pas déterminé le prix directement et n'ont pas prévu expressément ou tacitement les moyens de le déterminer.

Formation et validité des contrats

3. Même si l'article 36 prévoit un moyen de déterminer le prix, l'absence dans le contrat de dispositions expresses ou tacites concernant le prix peut signifier que les parties n'ont pas terminé le processus de négociation. Le tribunal judiciaire ou arbitral doit déterminer, dans chaque cas, si l'absence de prix de référence expresse ou tacite ou moyen de déterminer le prix indique que les parties ne sont pas encore arrivées à un accord quant à l'existence d'un contrat.

* L'Union des Républiques socialistes soviétiques a formulé des réserves à l'égard de cet article.

4. Ni l'article 36 ni aucune autre disposition de la convention ne règle la question de savoir si un contrat est valide lorsque le prix n'a pas été déterminé ou n'est pas déterminable à partir des termes du contrat lui-même. C'est là une question qui relève du droit national applicable.

5. On ne peut se prévaloir des dispositions de l'article 36 pour déterminer le prix que dans les cas où le droit national applicable reconnaît l'existence et la validité du contrat[50].

Détermination du prix

6. Conformément à l'article 8, les parties sont liées par les usages auxquels elles ont consenti et par les habitudes qui se sont établies entre elles. Par conséquent, s'il y a eu entre les parties des négociations ou des transactions préalables qui ont établi une pratique concernant le prix, cette pratique est déterminante.

7. En l'absence de telles habitudes entre les parties, le prix est "le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat". Puisque le vendeur peut pratiquer des prix différents avec des acheteurs différents, ou pour des ventes portant sur des quantités différentes ou dont les conditions sont différentes, le prix qui doit être pris en considération est celui qui est exigé dans des circonstances comparables.

8. Si le prix habituellement pratiqué par le vendeur pour la vente des marchandises en question ne peut être constaté, "l'acheteur doit payer le prix habituellement pratiqué [au moment de la conclusion du contrat], dans des circonstances comparables, pour la même chose".

9. L'article 36 ne s'applique que s'il existe un prix qui est soit "habituellement pratiqué par le vendeur", soit "habituellement pratiqué . . . pour la même chose". Si un tel prix n'existe pas, l'article n'offre pas de formule permettant d'établir un "prix raisonnable".

Moment auquel il faut se placer pour déterminer le prix

10. Le prix qui est déterminé par application de l'article 36 est celui qui est pratiqué au moment de la conclusion du contrat. C'est le prix sur lequel les parties se seraient entendues, présume-t-on, au moment de la conclusion du contrat, si elles avaient fixé un prix à ce moment-là.

11. Toutefois, ces dispositions n'empêchent pas un tribunal judiciaire ou arbitral d'appliquer la disposition de l'article 36 au prix courant au moment de la délivrance, si ledit tribunal judiciaire ou arbitral constate qu'il était dans l'intention des parties que l'acheteur paie le prix courant à ce moment-là.

Article 37

Si le prix est fixé d'après le poids de la chose, c'est le poids net qui, en cas de doute, détermine ce prix.

Droit uniforme antérieur

Article 58 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 37 stipule que "si le prix est fixé d'après le poids de la chose, c'est le poids net qui, en cas de doute, détermine ce prix".

2. Il s'agit là d'une règle d'interprétation du contrat qui ne soulève pas de difficulté. Si les parties n'en sont pas convenues autrement de manière expresse ou tacite, l'acheteur ne paie pas pour le poids de l'emballage.

Article 38

1) L'acheteur doit payer le prix au vendeur à son établissement. Si cependant le paiement doit être effectué contre remise de la chose ou des documents, le prix doit être payé au lieu de cette remise.

2) Le vendeur doit supporter toute augmentation des frais de paiement résultant d'un changement d'établissement du vendeur après la conclusion du contrat.

Droit uniforme antérieur

Article 59 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 38 énonce une règle concernant le lieu où le paiement du prix doit se faire. Eu égard à l'importance de la question, le contrat contiendra en général des dispositions précises quant aux modalités et au lieu du paiement. Lorsqu'elles existent, ces dispositions régissent les relations entre les parties[51]. Lorsque le contrat ne contient pas de dispositions en ce sens, l'article 38 prévoit les règles à appliquer.

2. Lorsque le contrat porte sur une vente internationale de marchandises, il est important que le lieu du paiement soit clairement établi. En raison du contrôle des changes, il se peut que l'acheteur souhaite particulièrement payer le prix dans son pays, alors que le vendeur trouvera qu'il est avantageux pour lui d'être payé dans son propre pays ou dans un pays tiers où il peut librement utiliser le produit de la vente.

3. La convention ne régit pas la question de savoir dans quelle mesure la réglementation des changes ou d'autres règles d'ordre public économique peuvent modifier l'obligation de l'acheteur de payer en un lieu, à une date ou par un moyen donné. L'obligation de l'acheteur de prendre les mesures nécessaires pour permettre le paiement du prix est énoncée à l'article 35. L'article 50[52] indique dans quelle mesure l'acheteur qui a rempli ses obligations aux termes de l'article 35 peut être exonéré de la responsabilité des dommages résultant du fait qu'il n'a pas payé comme convenu en raison de la réglementation du contrôle des changes ou pour d'autres raisons du même ordre.

Lieu du paiement, paragraphe 1

4. Le paragraphe 1 de l'article 38 stipule que, lorsque le paiement doit être fait contre remise de la chose ou des documents, il doit être effectué au lieu de cette remise. Cette règle s'appliquera le plus souvent dans le cas où le contrat prévoit le paiement contre remise des documents[53]. Les documents peuvent être remis directement à l'acheteur, mais ils sont souvent remis à une banque qui représente l'acheteur dans la transaction. La "remise" peut avoir lieu soit dans le pays de l'acheteur, soit dans celui du vendeur, soit même dans un pays tiers.

Exemple 38A : Le contrat de vente entre le vendeur de l'Etat X et l'acheteur de l'Etat Y prévoit que le paiement a lieu contre remise des documents. Les documents doivent être remis à la banque de l'acheteur dans l'Etat Z, pour le compte de l'acheteur. Aux termes du paragraphe 1 de l'article 38, l'acheteur peut payer le prix à sa banque dans l'Etat Z.

5. Si le contrat n'exige pas le paiement contre remise de la chose ou des documents et ne contient pas d'autres dispositions quant au lieu du paiement, l'acheteur doit payer le prix à l'établissement du vendeur. Il convient de noter que conformément à l'alinéa *a* de l'article 6, si le vendeur a plus d'un établissement, l'établissement auquel le paiement doit se faire "est celui qui a la relation la plus étroite avec le contrat et son exécution".

[50] L'article 7 précise que la convention ne concerne pas la formation du contrat ni sa validité.

[51] Article 5.

[52] Pour la mesure dans laquelle le vendeur peut être libéré de l'obligation de délivrer la chose si l'acheteur n'a pas payé comme convenu, voir les articles 39, 1), 45 et 47.

[53] Les documents visés au paragraphe 1 de l'article 38 sont ceux que le vendeur est tenu de remettre en vertu de l'article 18.

Changement d'établissement du vendeur, paragraphe 2

6. Si, après la conclusion du contrat, le vendeur change le lieu de son établissement auquel l'acheteur devait effectuer le paiement du prix, l'acheteur doit faire le paiement au nouvel établissement du vendeur. Toutefois, toute augmentation des frais de paiement doit alors être supportée par le vendeur.

*Article 39**

1) L'acheteur est tenu de payer le prix lorsque le vendeur met soit la chose, soit un document représentatif de la chose à sa disposition, conformément au contrat ou à la présente Convention. Le vendeur peut faire du paiement une condition de la remise de la chose ou du document.

2) Si le contrat implique un transport de la chose, le vendeur peut expédier la chose, en stipulant que celle-ci ou les documents représentatifs ne seront remis à l'acheteur au lieu de destination que contre paiement du prix.

3) L'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose, à moins que les modalités de délivrance ou de paiement dont sont convenues les parties n'excluent cette possibilité.

Droit uniforme antérieur

Articles 71 et 72 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 39 traite de la date du paiement du prix par l'acheteur en liaison avec l'exécution par le vendeur.

Règle générale, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 de l'article 39 reconnaît qu'en l'absence d'accord le vendeur n'est pas tenu de consentir un crédit à l'acheteur. Par conséquent, la règle générale énoncée au paragraphe 1 prévoit que l'acheteur est tenu de payer le prix au moment où le vendeur met la chose à sa disposition en lui remettant soit la chose, soit un document représentatif de la chose. Si l'acheteur ne paie pas à ce moment-là, le vendeur peut refuser de lui remettre la chose ou le document.

Le contrat implique un transport de la chose, paragraphe 2

3. Le paragraphe 2 énonce une règle d'application du paragraphe 1 dans le cas particulier où le contrat implique un transport de la chose. En pareil cas, "le vendeur peut expédier la chose, en stipulant que celle-ci ou les documents représentatifs ne seront remis à l'acheteur au lieu de destination que contre paiement du prix". La chose peut être expédiée dans ces conditions à moins que le contrat n'en dispose autrement, notamment en prévoyant l'octroi d'un crédit.

Paiement et examen de la chose, paragraphe 3

4. Le paragraphe 3 énonce la règle générale selon laquelle l'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose. C'est au vendeur qu'il appartient de permettre cet examen par l'acheteur avant le paiement et la remise.

5. Lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose et que le vendeur tient à exercer le droit que lui confère le paragraphe 2 de l'article 39 d'expédier la chose dans des conditions selon lesquelles ni la chose ni le document ne seront remis à l'acheteur avant le paiement, le vendeur doit préserver le droit de l'acheteur d'examiner la chose. Comme l'acheteur examine normalement la chose au lieu de destination[54], le vendeur peut être tenu de prendre avec le transporteur des dispositions spéciales pour que l'acheteur puisse avoir accès à la chose au lieu de destination et l'examiner avant le moment où la chose ou les documents lui seront remis.

6. L'acheteur perd le droit d'examiner la chose avant le paiement lorsque "les modalités de délivrance ou de paiement dont sont convenues les parties excluent cette possibilité". La convention n'indique pas quelles sont les modalités de délivrance ou de paiement qui excluent le droit de l'acheteur d'examiner la chose avant le paiement. Toutefois, le cas le plus courant est celui où il est convenu que le prix sera payé contre remise des documents représentatifs, que la chose soit arrivée à destination ou non. Un accord de ce genre est compris dans la fixation du prix selon les modalités c.a.f.[55].

7. On notera que, puisque l'acheteur ne perd le droit d'examiner la chose avant le paiement du prix que dans les cas où les modalités de délivrance ou de paiement dont sont convenues les parties sont incompatibles avec ce droit, il ne perd pas le droit d'examiner la chose avant le paiement lorsque le contrat stipule qu'il doit payer le prix contre remise des documents après l'arrivée de la chose. Puisque le paiement doit avoir lieu après l'arrivée de la chose, les modalités de paiement et de délivrance sont compatibles avec le droit d'examen avant paiement. De même l'acheteur ne perd pas le droit d'examiner la chose avant le paiement lorsque le vendeur exerce le droit que lui reconnaît le paragraphe 2 de l'article 39 d'expédier la chose en stipulant que les documents représentatifs ne seront remis à l'acheteur que contre paiement du prix.

8. Le droit de l'acheteur d'examiner la chose lorsque le contrat de vente implique un transport est illustré par les exemples suivants :

Exemple 39A : Le contrat de vente fixe un prix c.a.f. On peut donc prévoir que le paiement se fera de la manière suivante : le vendeur tire une lettre de change sur l'acheteur pour le montant du prix d'achat. Le vendeur fait suivre la lettre de change accompagnée du connaissement (ainsi que d'autres documents énumérés dans le contrat) à une banque chargée de l'encaissement dans la ville de l'acheteur. Le contrat stipule que le connaissement (et les autres documents) ne seront remis par la banque à l'acheteur que sur paiement de la lettre de change. Puisque, selon la procédure de paiement convenue, le paiement doit se faire au moment de la présentation de la lettre de change — c'est-à-dire souvent à un moment où la chose se trouve encore en cours de transport —, les modalités de paiement sont incompatibles avec le droit de l'acheteur d'examiner la chose avant le paiement. Par conséquent, l'acheteur ne possède pas ce droit dans le cas particulier de l'exemple 38A.

Exemple 39 B : Le contrat de vente n'est pas un contrat c.a.f. et ne contient pas de dispositions quant au lieu et à la date du paiement. Par conséquent, conformément au paragraphe 2 de l'article 39, le vendeur prend les mêmes dispositions que celles qui sont envisagées dans l'exemple 39A. Le vendeur tire une lettre de change sur l'acheteur correspondant au prix d'achat et la fait parvenir, accompagnée du connaissement, par l'intermédiaire de sa banque à une banque chargée de l'encaissement dans la ville de l'acheteur. Le vendeur donne pour instruction à cette dernière banque de ne pas remettre le connaissement à l'acheteur tant que ce dernier n'aura pas payé la lettre de change.

Dans cet exemple, les modalités de paiement, bien qu'autorisées par le paragraphe 2 de l'article 39, ne sont pas des modalités "dont sont convenues les parties". Par conséquent, l'acheteur ne perd pas le droit d'examiner la chose avant le paiement du prix, c'est-à-dire avant le paiement de la lettre de change. Le vendeur est tenu d'assurer à l'acheteur la possibilité de procéder à cet examen avant le paiement.

---

* Le Brésil et le Japon ont réservé leur position à l'égard du paragraphe 2 de l'article 39.

[54] Article 22, 2).

[55] Les Incoterms 1953, c.a.f., prévoient que l'acheteur doit "lever les documents lors de la présentation par le vendeur s'ils sont conformes aux stipulations du contrat de vente, et payer le prix contractuel".

Exemple 39C : Le contrat de vente prévoit le paiement du prix sur présentation des documents au lieu de destination de la chose, mais seulement après l'arrivée de la chose. Dans ce cas, les modalités de délivrance et de paiement expressément prévues par les parties ne sont pas incompatibles avec le droit de l'acheteur d'examiner la chose avant le paiement, même si le prix doit être payé sur présentation des documents.

Article 40

L'acheteur est tenu de payer le prix à la date fixée au contrat ou résultat du contrat ou de la présente Convention, sans qu'il soit besoin d'aucune formalité.

Droit uniforme antérieur

Article 60 de la LUVI.

COMMENTAIRE

L'article 40 dispose que l'acheteur est tenu de payer le prix à la date fixée au contrat ou résultant du contrat ou de la convention, sans qu'il soit besoin d'aucune formalité. Cette règle a pour but d'écarter l'application de la règle existant dans certains systèmes juridiques nationaux, selon laquelle le vendeur doit adresser à l'acheteur une demande formelle de paiement pour mettre l'acheteur en demeure. Une date de paiement établie par l'usage[56] ou résultant du paragraphe 1 de l'article 39 a le même effet qu'une date de paiement conventionnelle.

SECTION II. — PRISE DE LIVRAISON

Article 41

L'obligation de l'acheteur de prendre livraison consiste :

a) A accomplir tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui pour permettre au vendeur d'effectuer la délivrance, et

b) A retirer la chose.

Droit uniforme antérieur

Article 65 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 41 précise en quoi consiste la deuxième obligation imposée à l'acheteur par l'article 34, c'est-à-dire l'obligation de prendre livraison de la chose.

2. L'obligation de l'acheteur de prendre livraison de la chose comporte deux éléments : en premier lieu, il est tenu d'accomplir "tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui pour permettre au vendeur d'effectuer la délivrance". Par exemple, si en vertu du contrat de vente, c'est l'acheteur qui doit assurer le transport de la chose, il doit passer les contrats de transport nécessaires de façon à permettre au vendeur de "[remettre] la chose au premier transporteur pour transmission à l'acheteur"[57].

3. L'obligation de l'acheteur est limitée à l'accomplissement de "tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui". Il n'est pas tenu d'"accomplir les actes nécessaires pour que la remise de la chose soit possible", comme le prévoyait la LUVI.

4. La deuxième partie de l'obligation de l'acheteur consiste à retirer la chose. Cet aspect de l'obligation de prendre livraison est important lorsque le contrat dispose que la délivrance s'effectue par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur par le vendeur en un lieu particulier ou en un lieu où le vendeur a son établissement[58]. En pareil cas, l'acheteur doit ôter la chose de ce lieu[59].

SECTION III. — MOYENS DONT DISPOSE LE VENDEUR EN CAS DE CONTRAVENTION AU CONTRAT PAR L'ACHETEUR

Article 42

1) Si l'acheteur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention, le vendeur peut :

a) Exercer les droits prévus aux articles 43 à 46;

b) Obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 55 à 59.

2) Le vendeur ne perd pas le droit de demander des dommages-intérêts lorsqu'il se prévaut d'un autre moyen.

3) Si le vendeur se prévaut d'un des moyens prévus en cas de contravention au contrat, l'acheteur ne peut pas demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

Droit uniforme antérieur

Articles 61 à 64, 66 à 68 et 70 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 42 renvoie aux différentes dispositions indiquant les moyens dont le vendeur dispose en cas d'inexécution par l'acheteur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la convention et, en même temps, énonce le droit du vendeur de réclamer des dommages-intérêts. Il est comparable à l'article 26 relatif aux sanctions dont dispose l'acheteur.

2. L'alinéa *a* du paragraphe 1 dispose qu'en cas de contravention au contrat par l'acheteur le vendeur peut "exercer les droits prévus aux articles 43 à 46". Les dispositions des articles 43 à 46, qui indiquent les sanctions dont dispose le vendeur, sont rédigées dans des termes comparables à ceux des dispositions des articles 27 à 33, qui indiquent les moyens dont dispose l'acheteur, mais elles sont moins complexes. La raison en est que l'acheteur n'a que deux obligations principales, à savoir payer le prix et prendre livraison de la chose, alors que les obligations du vendeur sont plus nombreuses. En conséquence, le vendeur ne dispose pas de certains moyens qui appartiennent en propre à l'acheteur, à savoir le droit de déclarer la réduction du prix en cas de défaut de conformité de la chose (art. 31), le droit d'exercer partiellement les moyens mis à sa disposition en cas de délivrance partielle de la chose (art. 32) et le droit de refuser de prendre livraison de la chose lorsque le vendeur offre de la délivrer avant la date déterminée ou lui présente une quantité supérieure à celle prévue au contrat (art. 33).

3. L'alinéa *b* du paragraphe 1 dispose que le vendeur peut "obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 55 à 59" lorsque "l'acheteur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention". Pour pouvoir obtenir des dommages-intérêts, le vendeur n'est pas tenu d'établir la mauvaise foi de l'acheteur ou la rupture d'une promesse expresse, comme c'est le cas dans certains systèmes juridiques. Des dommages-intérêts lui sont dus dès lors qu'il a subi une perte du fait que l'acheteur a effectivement manqué à l'une quelconque de ses obligations. Les articles 55 à 59, auxquels renvoie l'alinéa *b* du paragraphe 1, ne fixent pas les conditions de fond qui doivent être

[56] Article 8.

[57] Article 15, *a*. Voir l'article 16, 2).

[58] Article 15, *b*, et *c*.

[59] Voir l'article 61,2) qui oblige l'acheteur à prendre possession pour le compte du vendeur de la chose qu'il entend refuser, lorsqu'elle lui a été expédiée et a été mise à sa disposition au lieu de destination.

remplies pour qu'une demande de dommages-intérêts soit recevable; ils énoncent uniquement les règles applicables pour déterminer le montant des dommages-intérêts. L'article 58 en particulier fixe le montant minimum des dommages-intérêts payables lorsque la contravention au contrat consiste en un retard dans le paiement du prix.

4. L'existence d'un seul ensemble unifié de dispositions relatives aux moyens en cas de contravention au contrat par l'acheteur présente plusieurs avantages : tout d'abord, toutes les obligations de l'acheteur sont regroupées, ce qui permet d'éviter les confusions résultant de la présence de nombreuses dispositions répétitives concernant les moyens. Il est ainsi plus facile de comprendre les règles qui indiquent ce que l'acheteur doit faire et qui sont celles qui intéressent le plus directement les commerçants. Deuxièmement, l'adoption d'un ensemble unique de sanctions réduit les problèmes de classification. Enfin, de nombreux renvois disparaissent de ce fait.

5. Le paragraphe 2 prévoit qu'une partie qui se prévaut d'un autre moyen dont elle dispose conformément au contrat ou à la convention ne perd pas de ce fait le droit de demander des dommages-intérêts pour tout préjudice qu'elle peut avoir subi.

6. Le paragraphe 3 exclut l'application des dispositions du droit interne permettant de demander un délai de grâce à un juge ou à un arbitre. Une disposition en ce sens semble souhaitable dans le domaine du commerce international.

*Article 43**

Le vendeur peut exiger de l'acheteur le paiement du prix, la prise de livraison de la chose ou l'exécution de l'une quelconque des autres obligations de l'acheteur, à moins qu'il ne soit prévalu d'un moyen incompatible avec ces exigences d'exécution.

Droit uniforme antérieur

Articles 61, 62, paragraphe 1, et 70, paragraphe 2, de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 43 indique dans quelles conditions le vendeur est en droit d'exiger de l'acheteur l'exécution des obligations résultant pour lui du contrat et de la convention.

Défaut de paiement du prix, paragraphe 1

2. L'article 43 repose sur la constatation que ce qui intéresse avant tout le vendeur, c'est que l'acheteur paie le prix à l'échéance. Lorsqu'il ne le fait pas, cet article autorise le vendeur à exiger de l'acheteur le paiement du prix.

3. Le vendeur peut se prévaloir de l'article 43 pour réclamer le prix lorsque l'acheteur a refusé de payer, mais il est peu vraisemblable qu'il le fasse à moins que l'acheteur n'ait pris livraison de la chose ou que celle-ci n'ait été endommagée ou détruite après le transfert des risques de perte à l'acheteur[60]. S'il n'a pas encore délivré la chose[61] ou s'il a délivré la chose en la remettant au premier transporteur[62], mais en l'expédiant à l'acheteur dans des conditions telles que ni la chose ni les documents permettant d'en prendre possession ne seront remis à l'acheteur tant que le prix n'aura pas été payé[63], le vendeur s'opposera normalement à la remise de la chose à l'acheteur, la gardera et réclamera des dommages-intérêts[64] ou il procédera à une vente compensatoire et réclamera la différence entre le prix du contrat et le prix de la vente compensatoire[65].

Inexécution d'autres obligations

4. L'article 43 autorise également le vendeur à exiger de l'acheteur "la prise de livraison de la chose ou l'exécution de l'une quelconque des autres obligations de l'acheteur"[66].

5. Dans certains cas, le vendeur est autorisé à se substituer à l'acheteur lorsque celui-ci n'a pas exécuté l'une de ses obligations. L'article 46 dispose qu'en cas de vente à spécification, si l'acheteur n'effectue pas la spécification voulue à la date convenue ou à l'expiration d'un délai raisonnable après une demande du vendeur, celui-ci peut procéder lui-même à la spécification. De même, si l'acheteur est tenu par le contrat de désigner le navire sur lequel la chose doit être expédiée et ne le fait pas en temps voulu, l'article 59, qui exige de la partie qui invoque la contravention au contrat qu'elle prenne des mesures afin de diminuer la perte subie, autorise le vendeur à désigner le navire de façon à diminuer la perte subie par l'acheteur.

6. Il y a lieu de noter la forme dans laquelle sont rédigés l'article 43 et, en général, la section III sur les moyens dont dispose le vendeur en cas de contravention au contrat par l'acheteur. Cette rédaction correspond à la position admise dans de nombreux systèmes juridiques selon laquelle un texte de loi sur la vente doit contenir des dispositions régissant les droits et les obligations réciproques des parties et non pas des instructions à l'intention des tribunaux. Dans d'autres systèmes juridiques, les moyens dont dispose une partie en cas d'inexécution par l'autre partie de ses obligations sont énoncés sous la forme du droit qu'a la partie lésée d'obtenir d'un tribunal un jugement lui accordant la réparation voulue[67]. Cependant, quel que soit le mode de rédaction utilisé, l'intention et le résultat sont les mêmes. Lorsque l'article 43 stipule que : "Le vendeur peut exiger de l'acheteur le paiement du prix, la prise de livraison de la chose ou l'exécution de l'une quelconque des autres obligations de l'acheteur", il suppose que, si l'acheteur n'exécute pas, le tribunal ordonnera l'exécution forcée et fera appliquer cette ordonnance par les moyens dont il dispose selon sa procédure.

7. Bien que le vendeur ait droit à l'assistance d'un tribunal judiciaire ou arbitral pour contraindre l'acheteur à payer le prix, à prendre livraison ou à s'acquitter de toute autre obligation, l'article 12 limite ce droit dans une certaine mesure. Si le tribunal ne peut pas, en vertu de son propre droit, ordonner l'exécution en nature pour des contrats de vente semblables non régis par la convention, il n'est pas tenu de le faire dans un cas régi par la convention, même si le vendeur a le droit d'exiger de l'acheteur l'exécution de ses obligations conformément à l'article 43. Cependant, s'il peut ordonner l'exécution en nature en vertu de son propre droit, il est tenu de le faire lorsque la demande d'exécution est conforme à l'article 43.

8. Le vendeur peut, tout en exigeant l'exécution conformément à l'article 43, réclamer également des dommages-intérêts. En particulier, si l'inexécution par l'acheteur de l'une de ses obligations consiste en un retard dans le paiement du prix, les dommages-intérêts à verser au vendeur seront au moins égaux aux intérêts moratoires déterminés conformément à l'article 56.

Actes du vendeur incompatibles avec l'exercice du droit d'exiger l'exécution du contrat

9. L'article 43 dispose que, pour que le vendeur puisse exercer son droit d'exiger l'exécution du contrat, il doit ne pas avoir agi de manière incompatible avec l'exercice de ce droit, par exemple en déclarant la résolution du contrat conformément à l'article 45.

Article 44

Le vendeur peut demander l'exécution du contrat dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable.

* Les Etats-Unis ont réservé leur position à l'égard de cet article.

[60] Article 64.

[61] Les modes de délivrance de la chose sont énumérés à l'article 15.

[62] Article 15, *a*.

[63] Article 39, 2).

[64] Articles 42, 1), *b*, 55 et 57.

[65] Article 56.

[66] L'obligation de "prendre livraison" est expressément mentionnée parce qu'elle constitue la seconde des deux obligations de l'acheteur énoncées à l'article 34. La prise de livraison est définie à l'article 41.

[67] Voir la note 1 du paragraphe 7 du commentaire de l'article 27 pour des exemples de dispositions ainsi rédigées.

Dans ce cas, le vendeur ne peut se prévaloir, avant l'expiration de ce délai, d'aucun des moyens dont il dispose en cas de contravention au contrat par l'acheteur, à moins que celui-ci n'ait déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Droit uniforme antérieur

Article 66, paragraphe 2, de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 44 énonce le droit du vendeur de demander à l'acheteur l'exécution du contrat dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable et précise une des conséquences de l'exercice de ce droit.

2. L'article 44 va de pair avec l'article 43 qui énonce le droit du vendeur d'exiger de l'acheteur l'exécution du contrat et qui suppose l'assistance d'un tribunal judiciaire ou arbitral pour donner effet à ce droit. Si l'acheteur retarde l'exécution du contrat, il se peut que le vendeur ne puisse pas recourir à la procédure judiciaire d'exécution forcée ou que cette procédure soit trop longue pour que le vendeur puisse se permettre d'attendre. Ce peut être le cas, en particulier, si le défaut d'exécution de l'acheteur consiste en un retard apporté à obtenir l'émission des documents garantissant le paiement, comme une lettre de crédit ou une garantie bancaire, ou à obtenir l'autorisation d'importer la chose et de la payer dans une situation de contrôle des changes. Le vendeur peut avoir intérêt à déclarer la résolution du contrat et à vendre à un autre acquéreur. Cependant, à ce moment-là, on peut se demander si le retard de l'acheteur constitue une contravention essentielle au contrat justifiant sa résolution en vertu du paragraphe 1, *a*, de l'article 45.

3. Pour éviter ces difficultés, l'article 44 autorise le vendeur à "demander l'exécution du contrat [par l'acheteur] dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable". Si l'acheteur ne paie pas le prix ou ne prend pas livraison de la chose, selon le cas, dans ce délai supplémentaire ou s'il déclare qu'il ne se conformera pas à la demande d'exécution, le vendeur peut déclarer la résolution du contrat en vertu du paragraphe 1, *b*, de l'article 45.

4. Toutefois, afin de protéger l'acheteur qui peut se préparer, peut-être en engageant des frais considérables, à exécuter le contrat dans un délai supplémentaire comme le lui a demandé le vendeur, il est stipulé que celui-ci ne peut se prévaloir d'aucun des moyens dont il dispose en cas de contravention au contrat, à moins que l'acheteur n'ait déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution. A l'expiration du délai supplémentaire, le vendeur peut, si l'acheteur n'a pas exécuté le contrat, non seulement déclarer la résolution du contrat en vertu du paragraphe 1, *b*, de l'article 45, mais aussi se prévaloir de tout autre moyen dont il peut disposer.

*Article 45**

1) Le vendeur peut déclarer la résolution du contrat :

a) Si l'inexécution par l'acheteur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente Convention constitue une contravention essentielle au contrat; ou

b) Si l'acheteur a été requis conformément à l'article 44 de payer le prix ou de prendre livraison et s'il n'a pas payé le prix ou pris livraison à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article 44, ou s'il a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

2) Cependant, lorsque l'acheteur a payé le prix, le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il ne l'a pas fait :

a) En cas d'exécution tardive par l'acheteur, avant d'avoir su qu'il y avait eu exécution; ou

b) En cas de contravention autre que l'exécution tardive, dans un délai raisonnable après qu'il a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de cette contravention ou, si le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat conformément à l'article 44 dans un délai raisonnable après l'expiration du délai supplémentaire ou après que l'acheteur a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Droit uniforme antérieur

Articles 61, paragraphe 2, 62, 66 et 70 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 45 indique dans quelles conditions le vendeur a le droit de déclarer la résolution du contrat. Les conditions dans lesquelles l'acheteur a le droit de déclarer la résolution du contrat sont énoncées à l'article 30.

Déclaration de résolution

2. Le contrat n'est résolu lorsque l'acheteur a commis une contravention au contrat que si "le vendeur . . . [déclare] la résolution du contrat". La portée de cette règle est plus restreinte que celle des articles 61 et 62 de la LUVI, qui prévoient, outre la résolution par déclaration du vendeur, une résolution automatique ou de plein droit dans certaines circonstances. La résolution automatique ou de plein droit a été éliminée des moyens prévus par la convention parce qu'elle introduisait une grande incertitude quant au point de savoir si le contrat était encore en vigueur ou s'il avait été résolu de plein droit. En vertu de l'article 45 de la convention, le contrat reste en vigueur tant que le vendeur ne l'a pas effectivement déclaré résolu. Une incertitude peut bien entendu subsister sur le point de savoir si les conditions autorisant le vendeur à déclarer la résolution du contrat sont remplies.

3. Le paragraphe 2 de l'article 10 stipule qu'"une déclaration de résolution n'a d'effet que si elle est notifiée à l'autre partie". Les conséquences du fait qu'une notification de résolution n'arrive pas à destination, qu'elle n'arrive pas à temps ou que sa teneur n'est pas transmise exactement, sont régies par le paragraphe 3 de l'article 10.

Contravention essentielle, alinéa a *du paragraphe 1*

4. Le cas type dans lequel le vendeur peut déclarer la résolution du contrat est celui où le manquement de l'acheteur à l'une quelconque de ses obligations constitue une contravention essentielle. La notion de contravention essentielle est définie à l'article 9.

Retard de l'acheteur à exécuter son obligation dans un délai supplémentaire, alinéa b *du paragraphe 1*

5. L'alinéa *b* du paragraphe 1 permet au vendeur de déclarer la résolution du contrat lorsque l'acheteur n'a pas payé le prix ou pris livraison à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article 44, que cette inexécution constitue ou non une contravention essentielle au contrat.

Suspension du droit de déclarer la résolution

6. Lorsque le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution de ses obligations conformément à l'article 44, il ne peut se prévaloir des moyens applicables en cas de contravention au contrat et, notamment, il ne peut déclarer la résolution du contrat conformément à l'article 45, avant l'expiration du délai qu'il a fixé, à moins que

* Le Brésil a formulé des réserves à l'égard du paragraphe 2 de l'article 45.

l'acheteur n'ait déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

Perte du droit de déclarer la résolution du contrat, paragraphe 2

7. Le paragraphe 2 prévoit les délais dans lesquels le vendeur doit déclarer la résolution du contrat et au-delà desquels il perd le droit de le faire. Le vendeur n'est pas déchu du droit de déclarer la résolution du contrat tant que la totalité du prix n'a pas été payée.

8. Si la contravention essentielle sur laquelle le vendeur se fonde pour déclarer la résolution du contrat consiste en une exécution tardive d'une obligation, l'alinéa *a* du paragraphe 2 prévoit que, une fois le prix payé, le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat lorsqu'il sait qu'il y a eu exécution. Comme c'est à la suite du défaut de paiement du prix que le vendeur aura le plus souvent recours à une déclaration de résolution, l'alinéa *a* du paragraphe 2 s'appliquera normalement à partir du moment où le vendeur aura su que le prix a été payé.

9. En revanche, lorsque le vendeur se propose de déclarer la résolution du contrat pour une contravention essentielle autre que l'exécution tardive d'une obligation de l'acheteur, l'alinéa *b* du paragraphe 2 prévoit que, lorsque le prix a été payé, le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution s'il ne l'a pas fait dans un délai raisonnable après qu'il a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de cette contravention.

10. De même, si le vendeur se propose de déclarer la résolution du contrat parce qu'il a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat conformément à l'article 44 et que l'acheteur ne l'a pas exécuté dans le délai supplémentaire fixé dans cette demande, le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat lorsque le prix a été payé s'il n'a pas déclaré la résolution du contrat dans un délai raisonnable après l'expiration du délai supplémentaire ou dans un délai raisonnable après que l'acheteur a déclaré qu'il ne se conformerait pas à la demande d'exécution.

11. Etant donné que conformément au paragraphe 2 de l'article 45, le vendeur n'est pas déchu du droit de déclarer la résolution du contrat tant que la totalité du prix n'a pas été payée, il résulte de cette disposition que tous les paiements d'un contrat à échéances successives doivent avoir été effectués pour que le vendeur puisse être déchu du droit de déclarer la résolution du contrat. Cependant, le paragraphe 1 de l'article 48 prévoit que le vendeur n'a le droit de déclarer la résolution du contrat à l'égard des paiements futurs que "dans un délai raisonnable" après l'inexécution de l'acheteur qui justifie la déclaration de résolution.

Droit de déclarer la résolution avant la date fixée pour l'exécution

12. Pour ce qui est du droit du vendeur de déclarer la résolution du contrat avant la date de l'exécution, voir les articles 47, 3), 48 et 49 et les commentaires y relatifs.

Effets de la résolution

13. Les effets de la résolution par le vendeur sont décrits aux articles 51 et 54. La conséquence la plus importante de la résolution en ce qui concerne le vendeur est qu'il n'est plus tenu de délivrer la chose et qu'il peut en demander la restitution si elle a déjà été délivrée.

14. La résolution du contrat n'a pas pour effet de libérer l'acheteur de son obligation de réparer tout dommage résultant de son défaut d'exécution et elle ne met pas fin aux dispositions du contrat relatives au règlement des différends[68]. Une disposition en ce sens est importante parce que, dans de nombreux systèmes juridiques, la résolution du contrat fait disparaître tous les droits et toutes les obligations nés du transport. Dans ces systèmes, une fois le contrat résolu, il ne peut plus être réclamé de dommages-intérêts du fait de la contravention et les clauses contractuelles relatives au règlement des différends, qui sont généralement des clauses d'arbitrage, perdent leur effet en même temps que le reste du contrat.

[68] Article 51, 1).

Article 46

1) Si le contrat prévoit que l'acheteur doit spécifier la forme, le mesurage ou d'autres modalités de la chose et si l'acheteur n'effectue pas cette spécification à la date convenue expressément ou tacitement ou à l'expiration d'un délai raisonnable après une demande du vendeur, celui-ci peut, sans préjudice des autres droits qu'il peut avoir, procéder lui-même à la spécification d'après les besoins de l'acheteur qui peuvent lui être connus.

2) Si le vendeur procède lui-même à la spécification, il doit en faire connaître les modalités à l'acheteur et lui fixer un délai raisonnable pour une spécification différente. Si l'acheteur n'utilise pas cette possibilité, la spécification effectuée par le vendeur est obligatoire.

Droit uniforme antérieur

Article 67 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 46 indique quels sont les droits du vendeur lorsque l'acheteur n'a pas spécifié le type ou la qualité de la chose commandée à la date à laquelle il était tenu de le faire.

2. Il arrive fréquemment que l'acheteur désire conclure un contrat pour l'achat de marchandises alors même qu'il n'a pas encore pris de décision au sujet de certaines modalités de la chose à commander. Par exemple, il se peut que l'acheteur commande, le 1er avril, 1 000 paires de chaussures à un certain prix et demande qu'elles lui soient livrées le 1er octobre au plus tard. Le contrat peut préciser en même temps que l'acheteur doit spécifier les types et les pointures au vendeur avant le 1er septembre ou qu'il a le droit, sans y être tenu, de procéder à la spécification. Le vendeur peut être un commerçant qui prélèvera les quantités à délivrer sur les stocks existants ou un producteur qui, après que l'acheteur lui aura fait connaître les modalités de la spécification, fabriquera la chose conformément à ladite spécification.

3. Même lorsque l'acheteur est tenu d'effectuer la spécification, il peut ne pas l'avoir fait à la date prévue, avant le 1er septembre, dans l'exemple retenu, soit par omission, soit parce qu'il ne tient plus à recevoir les 1 000 paires de chaussures. Dans ce dernier cas, son attitude lui est généralement dictée par le fait qu'en raison de modifications de la situation du marché il n'a plus besoin des 1 000 paires de chaussures ou qu'à la suite d'une baisse des prix il pourrait les acheter ailleurs à meilleur marché.

Moyens mis à la disposition du vendeur, paragraphe 1

4. L'article 46 rejette toute idée que le contrat n'est définitif que lorsque l'acheteur a fait connaître la spécification au vendeur ou que la notification de la spécification par l'acheteur est une condition préalable du droit du vendeur de délivrer la chose et de demander le paiement du prix.

5. Le paragraphe 1 de l'article 46 autorise le vendeur à procéder lui-même à la spécification ou, s'il le préfère, à exercer tous autres droits pouvant résulter pour lui du contrat et de la convention du fait de la contravention commise par l'acheteur. Il va sans dire que l'acheteur ne commet une contravention au contrat en n'effectuant pas la spécification que s'il est tenu d'y procéder et non simplement s'il est autorisé à le faire.

6. Si le fait que l'acheteur n'a pas effectué la spécification constitue une contravention au contrat, le vendeur peut soit se prévaloir des moyens qui sont à sa disposition au lieu de procéder lui-même à la spécification conformément à l'article 46, soit exercer ces deux types de droits à la fois. Le vendeur peut donc en pareil cas : 1) réclamer des dommages-intérêts conformément au paragraphe 1, alinéa *b* de

l'article 42; 2) si le fait que l'acheteur n'a pas effectué la spécification requise constitue une contravention essentielle au contrat, déclarer la résolution du contrat conformément au paragraphe 1, *a*, de l'article 45 et réclamer des dommages-intérêts[69]; ou 3) exiger de l'acheteur l'exécution de son obligation conformément au paragraphe 2 de l'article 43 et à l'article 44. Lorsque, conformément à l'article 44, le vendeur exige de l'acheteur qu'il exécute son obligation de procéder à la spécification dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable et que l'acheteur n'exécute pas cette obligation dans ce délai supplémentaire, le vendeur peut déclarer la résolution du contrat conformément au paragraphe 1, *b*, de l'article 45 et réclamer des dommages-intérêts même si l'acheteur, en n'effectuant pas la spécification, n'a pas commis de contravention essentielle au contrat.

7. Si le vendeur décide d'exercer son droit de procéder lui-même à la spécification conformément au paragraphe 1 de l'article 46, il peut le faire dès la date convenue, expressément ou tacitement, dans le contrat comme étant celle à laquelle l'acheteur devait faire la spécification. Le vendeur peut également demander à l'acheteur d'effectuer la spécification, auquel cas il doit attendre qu'un délai raisonnable se soit écoulé à partir de la date à laquelle l'acheteur a reçu la demande de spécification avant de pouvoir procéder lui-même à la spécification[70].

Notification adressée à l'acheteur, paragraphe 2

8. Le vendeur doit faire connaître à l'acheteur les modalités de la spécification qu'il a effectuée conformément au paragraphe 1. Il doit fixer un délai raisonnable pendant lequel l'acheteur pourra présenter une spécification différente. "Si l'acheteur n'utilise pas cette possibilité, la spécification effectuée par le vendeur est obligatoire."

Chapitre V. — Dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur

Section I. — Contravention anticipée

*Article 47**

1) Une partie peut différer l'exécution de ses obligations lorsqu'il est raisonnable d'agir ainsi parce que, postérieurement à la conclusion du contrat, une grave détérioration de la faculté de l'autre partie à exécuter ou de sa solvabilité, ou la manière dont l'autre partie s'apprête à exécuter ou exécute le contrat, donne des raisons de penser que cette autre partie n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations.

2) Si le vendeur a déjà expédié la chose lorsque apparaissent les raisons prévues au paragraphe 1 du présent article, il peut s'opposer à ce que la chose soit remise à l'acheteur, même si celui-ci détient déjà un document lui permettant de l'obtenir. Le présent paragraphe ne concerne que les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose.

3) La partie qui diffère l'exécution, avant ou après l'expédition de la chose, doit adresser immédiatement une notification à cet effet à l'autre partie, et elle doit procéder à l'exécution si l'autre partie donne des assurances suffisantes de la bonne exécution de son obligation. Si, dans un délai raisonnable à compter de la réception de la notification, l'autre partie ne donne pas de semblables assurances, la partie qui a différé l'exécution peut déclarer la résolution du contrat.

Droit uniforme antérieur

Article 73 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 47 indique dans quelle mesure une partie peut différer l'exécution de ses obligations parce qu'il existe des raisons de penser que l'autre partie n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations.

Droit de différer l'exécution, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 prévoit qu'une partie peut différer l'exécution de ses obligations lorsqu'il est raisonnable d'agir ainsi parce que, postérieurement à la conclusion du contrat, l'aptitude de l'autre partie à exécuter ou son bon vouloir diminue fortement au point de donner "des raisons de penser que cette autre partie n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations". La détérioration de l'aptitude ou du bon vouloir de l'autre partie doit se produire après la conclusion du contrat. Si, au moment de la conclusion du contrat l'aptitude d'une partie à exécuter ses obligations ou sa volonté de le faire est déjà incertaine, l'autre partie ne peut pas ultérieurement se prévaloir de cette incertitude pour différer l'exécution de ses obligations contractuelles. Il en est ainsi même lorsque l'autre partie n'a eu connaissance des causes de suspicion qu'après la conclusion du contrat[71].

3. La détérioration de la situation doit concerner l'aptitude de l'autre partie à exécuter, sa solvabilité, ou doit être manifestée par son comportement avant ou pendant l'exécution du contrat en question. Il ne suffit pas que l'exécution par l'autre partie dans le cas d'autres contrats suscite des craintes quant à son exécution du contrat en question. Cependant, une mauvaise exécution d'autres contrats peut être prise en considération pour décider que le comportement récent de l'autre partie donne de "justes" raisons de penser qu'elle n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations en vertu du contrat considéré. En outre, le défaut du paiement du prix par l'acheteur dans le cas d'autres contrats peut révéler une sérieuse détérioration de sa solvabilité.

4. Les circonstances qui autorisent une partie à différer l'exécution de ses obligations peuvent se rapporter à des conditions générales, si ces conditions générales affectent l'aptitude de l'autre partie à exécuter ses obligations. Ainsi, l'ouverture d'hostilités ou l'imposition d'un embargo sur les exportations peuvent donner de justes raisons de penser qu'un ressortissant du pays en cause ne sera pas en mesure d'exécuter ses obligations.

5. Il convient de noter qu'il doit y avoir de justes raisons de penser que l'autre partie n'exécutera pas une partie *essentielle* de ses obligations. Le droit de différer l'exécution n'existe pas si l'autre partie risque de ne pas exécuter une partie de ses obligations qui n'est pas essentielle. La partie qui diffère l'exécution sans avoir des raisons suffisantes de penser que l'autre partie n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations se mettrait d'elle-même en état de contravention au contrat.

6. Ces règles peuvent être illustrées par les exemples suivants :

Exemple 47A : L'acheteur est en retard dans ses paiements se rapportant à d'autres contrats conclus avec le vendeur. Bien que ce retard se rapporte à d'autres contrats, il peut indiquer une sérieuse détérioration de la solvabilité de l'acheteur qui autorise le vendeur à différer l'exécution.

Exemple 47B : L'acheteur a passé un contrat pour la livraison de pièces détachées d'instruments de précision qu'il a l'intention

* Le Brésil a réservé sa position en ce qui concerne le paragraphe 2 et le Mexique en ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 47.

[69] Le paragraphe 1 de l'article 51 réserve aux parties le droit de réclamer des dommages-intérêts même lorsque le contrat a été résolu.

[70] Il convient d'observer que la demande de spécification dont il s'agit ici est faite conformément au paragraphe 1 de l'article 46 et non conformément à l'article 44 comme dans le cas envisagé au paragraphe 6 ci-dessus.

[71] La loi nationale applicable en matière de contrat peut offrir certaines voies de droit à la partie qui conclut un contrat sans connaître les difficultés de la situation de l'autre partie.

d'utiliser dès leur livraison. Il apprend que, bien qu'il n'y ait eu aucune détérioration de l'aptitude du vendeur à fabriquer et à livrer des pièces détachées de la qualité requise, d'autres acheteurs ayant des besoins analogues aux siens ont reçu des livraisons défectueuses. Ce seul fait n'autorise pas l'acheteur à différer l'exécution. Cependant, si les livraisons défectueuses que le vendeur a faites à d'autres acheteurs tiennent à ce qu'il a utilisé une matière première provenant d'une source donnée, le fait que le vendeur s'apprête à utiliser une matière première de la même source donnerait à l'acheteur de justes raisons de penser que les marchandises que le vendeur lui livrera seront également défectueuses.

7. Il convient de noter que, dans certains cas, la forme du contrat peut empêcher une partie d'exiger des assurances suffisantes de bonne exécution, bien qu'elle ait de justes raisons de penser que l'autre partie n'exécutera pas. Par exemple, lorsque le paiement doit être effectué au moyen d'une lettre de crédit, celui qui a ouvert le crédit est tenu de payer la traite tirée sur ce crédit lorsqu'elle est accompagnée des documents requis, même si l'acheteur a de justes raisons de penser que les marchandises sont sérieusement défectueuses. De même, il semble que, lorsque l'acheteur prend le risque de payer avant d'avoir inspecté les marchandises, comme dans un contrat de vente c.a.f. ou à des conditions analogues de paiement comptant contre remise des documents, ce risque ne peut être écarté par l'exigence d'assurances.

8. Lorsque les conditions examinées aux paragraphes 2 à 4 ci-dessus sont réunies, la partie "peut différer l'exécution de ses obligations". Une partie qui est autorisée à différer l'exécution est libérée à la fois de l'obligation d'exécuter et de l'obligation de se préparer à exécuter[72]. Elle n'est pas tenue d'engager des frais supplémentaires dont il est raisonnable de penser qu'elle ne sera jamais dédommagée.

9. Si une obligation est suspendue pendant un certain temps et ensuite rétablie conformément au paragraphe 3 de l'article 47, la date de l'exécution sera retardée d'autant. Ce principe est illustré par les exemples suivants :

Exemple 47C : En vertu du contrat de vente, le vendeur est tenu de livrer les marchandises le 1er juillet. Ayant de justes inquiétudes quant à la solvabilité de l'acheteur, le vendeur suspend l'exécution le 15 mai. Le 29 mai, l'acheteur donne des assurances suffisantes qu'il paiera le prix des marchandises. Le vendeur est alors tenu de livrer les marchandises pour le 15 juillet.

Opposition en cours de transport, paragraphe 2

10. Le paragraphe 2 prolonge la règle énoncée au paragraphe 1 dans le cas particulier où le vendeur a déjà expédié les marchandises. Si la détérioration de la solvabilité de l'acheteur donne au vendeur de justes raisons de penser que l'acheteur ne paiera pas le prix des marchandises, le vendeur possède à l'encontre de l'acheteur le droit de donner l'ordre au transporteur de ne pas remettre les marchandises à l'acheteur, même si ce dernier est détenteur d'un document qui l'autorise à prendre possession des marchandises, par exemple un connaissement maritime, et même si les conditions selon lesquelles les marchandises ont été initialement vendues prévoient l'octroi d'un délai de paiement à l'acheteur après réception des marchandises.

11. Le vendeur est déchu du droit de s'opposer à ce que le transporteur remette les marchandises à l'acheteur lorsque ce dernier a transmis le document à un tiers qui l'a acquis à titre onéreux et de bonne foi.

12. Etant donné que la présente convention ne régit que les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose[73], la question de savoir si le transporteur doit ou peut suivre les instructions du vendeur lorsque l'acheteur détient un document qui lui permet d'obtenir la chose est régie par la loi applicable au mode de transport en question[74].

Assurances satisfaisantes de bonne exécution et résolution du contrat, paragraphe 3

13. Le paragraphe 3 prévoit que la partie qui diffère l'exécution conformément au paragraphe 1 ou qui, en cours de transport, fait opposition à la remise des marchandises, conformément au paragraphe 2 doit immédiatement adresser une notification à l'autre partie pour l'en aviser. L'autre partie peut rétablir l'obligation de la première partie de poursuivre l'exécution en lui donnant des assurances suffisantes de sa propre exécution. Pour que ces assurances soient "suffisantes", elles doivent être de nature à donner à la première partie une certitude raisonnable soit que l'autre partie exécutera réellement ses obligations ou que la première partie sera dédommagée de toutes les pertes qu'elle pourrait subir du fait de la poursuite de sa propre exécution. Si ces assurances ne sont pas données dans un délai raisonnable après réception de la notification, la première partie peut déclarer la résolution du contrat.

Exemple 47D : Le contrat de vente prévoit que l'acheteur paiera le prix des marchandises 30 jours après leur arrivée à son établissement. Après la conclusion du contrat, le vendeur reçoit des renseignements qui lui donnent de justes raisons de douter de la solvabilité de l'acheteur. Après que le vendeur a différé l'exécution et a adressé à l'acheteur une notification à cet égard, l'acheteur propose : 1) un nouveau délai de paiement qui lui permettra de payer contre remise des documents; ou 2) une lettre de crédit émise par une banque de bonne réputation; ou 3) une garantie qu'une banque de bonne réputation ou une tierce partie paiera en cas de défaut de l'acheteur; ou encore 4) une sûreté sur des marchandises appartenant à l'acheteur destinée à garantir le remboursement des frais encourus par le vendeur. Etant donné que l'une ou l'autre de ces quatre propositions donnera vraisemblablement au vendeur des assurances de paiement suffisantes[75], le vendeur sera tenu de poursuivre l'exécution.

Exemple 47E : Le contrat de vente prévoit la livraison de pièces de précision que l'acheteur doit utiliser pour l'assemblage d'une machine très complexe. Le défaut de livraison des pièces de la qualité requise à la date prévue entraînera pour l'acheteur une perte financière importante. Bien que l'acheteur puisse s'adresser à d'autres entreprises pour faire fabriquer les pièces dont il a besoin, il lui faudrait compter au minimum six mois à partir de la signature d'un nouveau contrat pour obtenir d'une autre entreprise des pièces de remplacement. Le contrat prévoit que l'acheteur doit faire plusieurs paiements anticipés échelonnés pendant que les pièces sont en cours de fabrication.

L'acheteur ayant reçu des renseignements qui lui donnent de justes raisons de penser que le vendeur ne pourra pas livrer les pièces à temps, il fait savoir au vendeur qu'il diffère l'exécution de ses propres obligations. Le vendeur donne à l'acheteur des assurances écrites qu'il livrera à la date convenue une chose de la qualité prévue au contrat et il offre une garantie bancaire de remboursement de tous les paiements effectués en vertu du contrat pour le cas où il n'exécuterait pas ses obligations.

Dans ce cas, le vendeur n'a pas donné des assurances suffisantes d'exécution. La promesse d'exécution du vendeur, à moins qu'elle ne soit accompagnée d'explications qui lèvent les doutes de l'acheteur, ne constitue qu'une simple réaffirmation de ses obligations contractuelles. L'offre d'une garantie bancaire de remboursement des paiements faits en vertu du contrat ne constitue pas une assurance suffisante pour l'acheteur, qui a besoin des marchandises à la date prévue au contrat. En conséquence, n'ayant pas reçu d'assurances

[72] Les conditions dans lesquelles la partie qui est autorisée à différer l'exécution de ses obligations peut déclarer la résolution du contrat sont examinées aux paragraphes 13 et 14 ci-après.

[73] Le paragraphe 2 de l'article 47 dispose expressément qu'il ne concerne pas les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose. Cela est conforme aux principes généraux énoncés à l'article 7.

[74] Les règles régissant l'obligation du transporteur de suivre les instructions de l'expéditeur qui s'oppose à la remise de la chose au destinataire varient selon les modes de transport et selon les conventions internationales et les lois nationales applicables.

[75] L'offre d'une sûreté réelle ne constituera une assurance suffisante que si la loi nationale autorise la constitution de cette sûreté et prévoit en cas de défaut de paiement une procédure qui offre au créancier une assurance suffisante d'un paiement rapide de sa créance.

suffisantes du vendeur, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat et acheter la chose ailleurs.

14. Le paragraphe 1 de l'article 51 réserve le droit d'une partie qui déclare la résolution du contrat conformément au paragraphe 3 de l'article 47 de réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice subi du fait de la contravention au contrat. Par exemple, si dans l'exemple 47E l'acheteur a procédé à un achat de remplacement à un prix plus élevé, il peut obtenir le remboursement de la différence entre le prix de l'achat de remplacement et le prix du contrat[76]. Si les assurances données par le vendeur n'étaient en fait pas suffisantes pour l'acheteur, cette différence peut être remboursée même lorsqu'il apparaît à la date prévue pour l'exécution dans le contrat initial que le vendeur aurait été en mesure d'exécuter ses obligations.

Article 48

1) Si, dans les contrats à livraisons successives, l'inexécution par l'une des parties d'une obligation relative à une livraison donne à l'autre partie de justes raisons de craindre une contravention essentielle eu égard à des obligations futures, elle peut déclarer la résolution du contrat pour l'avenir, à condition de le faire dans un délai raisonnable.

2) L'acheteur qui déclare la résolution du contrat pour les livraisons futures peut en outre, en même temps, déclarer la résolution du contrat pour les livraisons déjà reçues si, en raison de leur connexité, ces livraisons ne peuvent être utilisées aux fins envisagées par les parties lors de la conclusion du contrat.

Droit uniforme antérieur

Article 75 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 48 énonce le droit de déclarer la résolution du contrat pour les livraisons déjà reçues et pour les livraisons futures, lorsque le contrat prévoit des livraisons successives.

2. Est un contrat à livraisons successives le contrat qui exige ou autorise la livraison des marchandises en plusieurs fois.

Inexécution par l'une des parties des obligations relatives à une livraison, paragraphe 1

3. Le paragraphe 1 envisage le cas où l'inexécution par l'une des parties de ses obligations contractuelles relatives à une livraison donne à l'autre partie de justes sujets de craindre une contravention essentielle eu égard à des livraisons futures. Dans ce cas, l'autre partie peut déclarer la résolution du contrat pour l'avenir, à condition de le faire dans un délai raisonnable à compter du défaut d'exécution. Il convient de noter que le paragraphe 1 de l'article 48 permet la résolution du contrat eu égard à l'exécution pour l'avenir d'un contrat à livraisons successives, sans qu'il soit nécessaire d'accorder à la partie en défaut la possibilité de donner des assurances suffisantes de bonne exécution pour l'avenir, comme le paragraphe 1 de l'article 47 l'exige dans le cas de la plupart des autres contrats[77].

4. La condition de l'exercice du droit de déclarer la résolution du contrat conformément au paragraphe 1 de l'article 48 est que l'inexécution d'une obligation relative à une livraison donne à l'autre partie de justes raisons de craindre une contravention essentielle eu égard aux livraisons futures. La gravité du défaut d'exécution n'est pas prise en considération. Cela est particulièrement important lorsqu'il y a eu une série de contraventions successives, dont aucune n'est essentielle elle-même ni ne donne de justes raisons de craindre une contravention essentielle pour l'avenir, mais qui prises ensemble peuvent justifier la crainte d'une semblable contravention.

Résolution du contrat pour les livraisons déjà reçues, paragraphe 2

5. Dans le cas de certains contrats, aucune des livraisons ne pourra être utilisée aux fins envisagées par les parties au contrat si toutes les livraisons prévues ne sont pas effectuées. Il en sera ainsi, par exemple, dans le cas d'une vente d'une machine importante dont les différentes parties sont livrées séparément et assemblées dans l'usine de l'acheteur. Le paragraphe 2 prévoit donc que, dans ce cas, l'acheteur qui déclare la résolution du contrat pour les livraisons futures peut également déclarer la résolution du contrat pour les livraisons déjà reçues "si, en raison de leur connexité, ces livraisons ne peuvent être utilisées aux fins envisagées par les parties lors de la conclusion du contrat". La résolution du contrat pour les livraisons déjà reçues doit être déclarée au même moment que la résolution du contrat pour les livraisons futures.

Autres dispositions de la convention relative à la résolution de contrats à livraisons successives

6. Dans plusieurs cas particuliers, le droit de déclarer la résolution d'un contrat à livraisons successives est régi par d'autres dispositions de la convention.

7. Si l'inexécution par une partie d'une obligation relative à une livraison est suffisamment grave pour constituer en elle-même une contravention essentielle à l'ensemble du contrat, que cette inexécution donne ou non de justes sujets de craindre une contravention essentielle eu égard aux livraisons futures, l'autre partie peut déclarer la résolution du contrat dans son ensemble en vertu du paragraphe 1, *a*, de l'article 30 ou du paragraphe 1, *a*, de l'article 45, selon le cas.

8. De même, en vertu des articles 30, paragraphe 1, *a*, et 32, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat eu égard à une seule livraison lorsque le défaut d'exécution par le vendeur en ce qui concerne cette livraison constitue une contravention essentielle en ce qui concerne ladite livraison, sans cependant constituer une contravention essentielle à l'ensemble du contrat ni donner de justes sujets de craindre une contravention essentielle en ce qui concerne les livraisons futures.

Exemple 48A : Le contrat prévoit la livraison de 1 000 tonnes de blé de qualité n° 1 en dix livraisons successives. Le blé livré à la cinquième livraison est impropre à la consommation. Même si, dans le contexte de l'ensemble du contrat, la qualité défectueuse d'une seule livraison ne constitue pas une contravention essentielle au contrat dans son ensemble et même si cette seule livraison défectueuse ne permet pas de présumer que les livraisons futures le seront également, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat en ce qui concerne la cinquième livraison, en vertu de l'article 30, paragraphe 1, *a*, et de l'article 32.

Article 49

Si, avant la date de l'exécution, il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat, l'autre partie peut déclarer la résolution de celui-ci.

Droit uniforme antérieur

Article 76 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 49 envisage le cas particulier où, avant la date de l'exécution, il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat. Dans ce cas, l'autre partie peut déclarer immédiatement la résolution du contrat.

[76] Art. 56, par. 1.

[77] Un autre cas dans lequel une partie peut déclarer la résolution du contrat pour l'avenir sans accorder à l'autre partie la possibilité de donner des assurances suffisantes de bonne exécution est prévu à l'article 49.

2. La certitude qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat peut résulter soit du comportement de cette partie, de ses paroles ou de ses actes, qui indiquent qu'elle entend mettre fin au contrat, ou d'une circonstance de fait, telle que la destruction des installations du vendeur par l'incendie, par exemple, ou l'imposition d'un embargo ou d'un contrôle des changes, qui rendra impossible l'exécution des obligations futures[78].

3. L'article 49 doit s'entendre par opposition à l'article 47. Conformément à l'article 47, l'existence de certaines conditions faisant l'objet d'une énumération limitative, qui "donne des raisons de penser que [une partie] n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations", permet à l'autre partie de différer l'exécution de ses propres obligations s'il est raisonnable d'agir ainsi. Cette autre partie doit donner à la première une notification à cet effet et lui accorder un délai raisonnable pour lui permettre de donner des assurances suffisantes de bonne exécution. Si de semblables assurances ne sont pas données dans ce délai, l'autre partie peut déclarer la résolution du contrat.

4. La différence entre les deux articles réside dans le fait qu'en vertu de l'article 47 la partie qui prend des mesures pour se protéger contre une contravention future de la part de l'autre partie doit simplement avoir "des raisons de penser" que l'autre partie commettra une contravention au contrat. Il est donc nécessaire que cette autre partie ait la possibilité de donner des assurances suffisantes du contraire. En revanche, lorsqu'il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat, la procédure envisagée à l'article 47 ne se justifie pas.

5. La partie qui envisage de déclarer la résolution du contrat conformément à l'article 49 doit se montrer très prudente. Si, au moment prévu pour l'exécution, il n'y a eu en fait aucune contravention essentielle au contrat, il n'y a pas d'expectative "manifeste". La résolution du contrat n'étant pas autorisée dans cette situation, la déclaration de la résolution sera alors nulle et non avenue et la partie qui aura déclaré sans fondement la résolution du contrat se trouvera elle-même en contravention pour son propre défaut d'exécution. Par conséquent, s'il existe le moindre doute sur le point de savoir s'il y aura contravention au contrat, la partie qui envisage de déclarer la résolution du contrat doit, si elle le peut, invoquer l'article 47[79].

6. Lorsqu'il est en fait manifeste qu'il y aura contravention essentielle au contrat, l'obligation de prendre des mesures pour diminuer la perte subie, obligation qui est énoncée à l'article 59, peut imposer à la partie qui entend invoquer cette contravention de prendre des mesures pour réduire la perte subie, y compris par le manque à gagner, du fait de la contravention avant même la date prévue pour l'exécution du contrat[80].

SECTION II. — EXONÉRATION

*Article 50**

1) Si une partie n'a pas exécuté une de ses obligations, elle n'est pas responsable des dommages découlant de cette inexécution si elle prouve que celle-ci est due à un empêchement qui s'est produit sans qu'il y ait faute de sa part. A cette fin, la partie qui n'a pas exécuté est réputée en défaut à moins de prouver qu'elle n'aurait pu raisonnablement prendre en considération, éviter ou surmonter ledit empêchement.

2) Si l'inexécution par le vendeur est due à l'inexécution par un sous-traitant, le vendeur n'est exonéré de sa responsabilité que s'il l'est en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article et que le sous-traitant serait lui aussi exonéré si les dispositions dudit paragraphe lui étaient appliquées.

3) L'exonération prévue par le présent article ne produira d'effet que pendant la durée de l'empêchement.

4) La partie qui n'a pas exécuté doit notifier à l'autre partie l'empêchement et ses effets sur sa capacité d'exécuter. Si elle ne le fait pas dans un délai raisonnable après avoir eu connaissance ou après qu'elle aurait dû avoir eu connaissance de l'empêchement, elle est responsable des dommages résultant de cette omission.

Droit uniforme antérieur

Article 74 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 50 régit la question de la responsabilité des dommages résultant de l'inexécution par une partie de ses obligations lorsque cette inexécution est due à un empêchement qui s'est produit sans qu'il y ait faute de sa part.

Règle générale, paragraphe 1

2. Le paragraphe 1 dispose qu'une partie qui n'a pas exécuté une de ses obligations n'est pas responsable des dommages qui en résultent "si elle prouve que [cette inexécution] est due à un empêchement qui s'est produit sans qu'il y ait faute de sa part". La deuxième phrase du paragraphe précise que la partie qui n'a pas exécuté sera réputée en défaut "à moins de prouver qu'elle n'aurait pu raisonnablement prendre en considération, éviter ou surmonter ledit empêchement".

3. Pour que la partie qui n'a pas exécuté bénéficie de l'exonération prévue au paragraphe 1 de l'article 50, il faut que l'empêchement se soit produit après la conclusion du contrat. Cependant, dans le cas où un empêchement à l'exécution existait au moment de la conclusion du contrat, la loi nationale applicable à la formation ou à la validité du contrat peut considérer que les conditions de l'existence du contrat ne sont pas remplies ou que le contrat est nul en raison de l'existence d'une erreur ou d'un dol[81].

4. Le paragraphe 1 combine l'exigence d'un empêchement objectif à l'exécution de l'obligation et l'absence de faute de la part de la partie qui n'a pas exécuté. La partie qui n'a pas exécuté sera réputée en défaut à moins qu'elle ne prouve : premièrement qu'elle n'aurait pu raisonnablement prendre l'empêchement en considération, deuxièmement qu'elle n'aurait pu l'éviter et troisièmement, qu'elle n'aurait pu le surmonter. Si elle ne peut prouver cette triple impossibilité elle sera réputée en défaut et ne sera pas libérée de l'obligation de réparer les conséquences de son inexécution.

5. La preuve la plus difficile à apporter par la partie qui n'a pas exécuté est qu'elle n'aurait pu raisonnablement prendre en considération ledit empêchement au moment où elle a assumé l'obligation prévue au contrat. Tous les empêchements à l'exécution d'un contrat qui peuvent surgir sont dans une certaine mesure prévisibles. Des événements tels qu'une guerre, une tempête, un incendie, un embargo déclaré par un gouvernement ou la fermeture d'une voie d'eau internationale sont des événements qui tous se sont déjà produits dans le passé et qui peuvent se reproduire dans l'avenir. Il est fréquent que les parties au contrat aient envisagé la survenance de l'empêchement en question. Parfois, elles ont expressément prévu

* Les Etats-Unis et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ont exprimé des réserves quant au paragraphe 3 de l'article 50.

[78] Lorsque l'imposition d'un embargo ou d'un contrôle des changes qui rend impossible l'exécution des obligations futures justifie la résolution du contrat par l'autre partie en vertu de l'article 49, la partie qui n'a pas exécuté peut être exonérée du paiement de dommages-intérêts en application de l'article 50.

[79] L'article 47 ne peut être invoqué que lorsque les conditions qui sont examinées aux paragraphes 2 à 5 du présent commentaire sont satisfaites.

[80] Voir le paragraphe 4 du commentaire de l'article 59 et les exemples 59A et 59B.

[81] Voir les articles 5 à 10 du projet de loi pour l'unification de certaines règles relatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels, établi par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT).

que la survenance de cet empêchement serait une cause d'exonération de la responsabilité des conséquences de l'inexécution. Dans d'autres cas, il ressort manifestement du contrat qu'une partie s'est engagée à accomplir tel ou tel acte en dépit de l'éventualité de certains empêchements. Dans ces deux types de cas, l'article 5 de la convention reconnaît la validité de ces stipulations contractuelles expresses ou tacites.

6. Toutefois, lorsqu'il ne ressort, ni expressément, ni tacitement, des termes du contrat que la survenance d'un empêchement particulier a été envisagée, il est nécessaire de déterminer si la partie qui n'a pas exécuté aurait pu *raisonnablement* prendre cet empêchement en considération au moment où elle a assumé l'obligation prévue au contrat. C'est là une détermination qui ne peut être faite, en dernière analyse, que par un tribunal judiciaire ou arbitral, compte tenu des circonstances de la cause.

7. Même si la partie qui n'a pas exécuté peut prouver qu'elle n'aurait pu raisonnablement prendre en considération ledit empêchement au moment de la conclusion du contrat, elle demeure en outre tenue de prouver qu'elle n'aurait pu ni éviter cet empêchement, ni le surmonter. Cette règle découle du principe selon lequel une partie qui est tenue par une obligation de faire doit s'en acquitter par tous les moyens, sans pouvoir attendre la survenance d'empêchements qui viendraient ultérieurement justifier son inaction. La règle indique également qu'une partie peut être tenue d'exécuter son obligation en fournissant ce qui, compte tenu de toutes les circonstances de la transaction, peut être considéré sur le plan commercial comme une prestation de remplacement raisonnable de celle pour laquelle une impossibilité d'exécution existe.

8. Le paragraphe 1 de l'article 50 n'exonère la partie qui n'a pas exécuté que de la responsabilité des dommages. L'autre partie conserve tous les autres moyens dont elle dispose, c'est-à-dire la demande d'exécution, la réduction du prix et la résolution du contrat. Si la partie qui est tenue de surmonter un empêchement le fait en fournissant une chose de remplacement raisonnablement satisfaisante sur le plan commercial, l'autre partie ne peut déclarer la résolution du contrat et refuser l'exécution offerte en remplacement en invoquant une contravention essentielle au contrat.

Exemple 50A : Le contrat prévoit la délivrance d'une chose déterminée. Avant la date à laquelle les risques de pertes sont transférés conformément aux articles 65 ou 66, la chose est détruite par un incendie dont le vendeur n'est pas responsable. Dans ce cas, l'acheteur n'est pas tenu de payer le prix de la chose dont les risques de pertes ne lui ont pas été transférés, mais le vendeur est exonéré de la responsabilité de tout préjudice résultant de son défaut de délivrance de la chose.

Exemple 50B : Le contrat prévoit la livraison de 500 machines-outils "Ex Ship" à Liverpool. Au moment où les machines sont chargées sur le navire, le cadre dans lequel elles étaient placées tombe et les machines sont abîmées. Dans ce cas, le vendeur doit non seulement supporter la perte des 500 machines-outils, mais il est également tenu d'expédier 500 nouvelles machines à l'acheteur. La différence entre l'exemple 50B et l'exemple 50A est que dans l'exemple 50A le vendeur ne peut pas fournir la chose prévue au contrat, tandis que dans l'exemple 50B le vendeur peut surmonter les conséquences de la destruction des machines en expédiant 500 machines de remplacement.

Exemple 50C : Si les machines-outils expédiés en remplacement de celles qui ont été détruites dans l'exemple 50B n'arrivent pas à la date prévue, le vendeur sera exonéré du paiement des dommages-intérêts prévus en cas de livraison tardive.

Exemple 50D : Le contrat prévoit que les marchandises seront expédiées dans des conteneurs en plastique. Au moment où les marchandises doivent être emballées, il est impossible de se procurer des conteneurs en plastique en raison de circonstances que le vendeur ne pouvait prévoir. Cependant, s'il peut se procurer un autre matériel d'emballage raisonnablement satisfaisant sur le plan commercial, le vendeur doit surmonter l'empêchement en utilisant cet autre matériel au lieu de refuser de livrer la marchandise. Si le vendeur utilise un matériel d'emballage de remplacement raisonnablement satisfaisant du point de vue commercial, il n'est pas responsable du préjudice et l'acheteur ne peut pas déclarer la résolution du contrat mais il peut déclarer la réduction du prix en vertu de l'article 31 si la valeur de la chose a été réduite en raison du défaut de conformité du matériel d'emballage.

Exemple 50E : Le contrat prévoit l'expédition sur un navire déterminé. Sans qu'il y ait faute de la part de l'acheteur ou du vendeur, l'itinéraire du navire est modifié et celui-ci ne fait pas escale au port convenu au moment prévu pour la livraison. Dans ce cas, la partie qui est tenue d'assurer le transport des marchandises doit s'efforcer de surmonter l'empêchement en fournissant un navire de remplacement.

Inexécution de la part d'un sous-traitant, paragraphe 2

9. Il arrive fréquemment qu'un défaut d'exécution de la part du vendeur soit dû à un défaut d'exécution de la part de l'un de ses sous-traitants. Le paragraphe 2 prévoit que, dans ce cas, "le vendeur n'est exonéré de sa responsabilité que s'il l'est [lui-même] en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article et que le sous-traitant serait lui aussi exonéré si les dispositions dudit paragraphe lui étaient appliquées".

Empêchement temporaire, paragraphe 3

10. Le paragraphe 3 prévoit qu'un empêchement qui a mis une partie dans l'impossibilité d'exécuter de façon simplement temporaire n'exonérera cette partie de la responsabilité des dommages que pour la période antérieure à la cessation de l'empêchement. Par conséquent, la date à laquelle prend fin l'exonération de la responsabilité des dommages est la date indiquée au contrat pour l'exécution ou la date à laquelle l'empêchement a cessé, selon celle des deux qui est la plus tardive.

Exemple 50F : Les marchandises doivent être livrées le 1er février. Le 1er janvier, un empêchement se produit qui empêche le vendeur de livrer les marchandises. L'empêchement cesse le 1er mars. Le vendeur livre le 15 mars.

Le vendeur est exonéré de toute responsabilité pour les dommages résultant du retard à la livraison qui auraient pu se produire jusqu'au 1er mars, date à laquelle l'empêchement a cessé. Toutefois, puisque après la date fixée dans le contrat pour la livraison l'empêchement a cessé, le vendeur est responsable des dommages résultant du retard à la livraison qui se seraient produits entre le 1er et le 15 mars.

11. Il est bien entendu que si le retard apporté à l'exécution en raison de l'empêchement temporaire constitue une contravention essentielle au contrat, l'autre partie aura le droit de déclarer la résolution du contrat. Cependant, s'il n'est pas résolu par l'autre partie, le contrat subsistera[82] et la cessation de l'empêchement rétablit les obligations contractuelles des deux parties.

Exemple 50G : En raison d'un incendie qui a détruit l'usine du vendeur, celui-ci n'a pas pu livrer les marchandises prévues au contrat à la date fixée pour l'exécution. Il a été exonéré de la responsabilité des dommages en vertu du paragraphe 1. L'usine du vendeur a été reconstruite en deux ans. Bien qu'un retard de deux ans à la livraison constitue une contravention essentielle qui aurait permis à l'acheteur de déclarer la résolution du contrat, celui-ci ne l'a pas fait. Lorsque l'usine du vendeur a été reconstruite, celui-ci était tenu de livrer les marchandises à l'acheteur et l'acheteur était tenu d'en prendre livraison et de payer le prix prévu au contrat[83].

Obligation de notifier, paragraphe 4

12. La partie qui n'a pas exécuté et qui est exonérée de la responsabilité des dommages en raison de l'existence d'un empêchement à l'exécution de son obligation doit notifier à l'autre partie l'empêchement et ses effets sur sa capacité d'exécuter. Si elle ne le fait pas dans un délai raisonnable après avoir eu connaissance ou

[82] Voir le paragraphe 2 du commentaire de l'article 30 et le paragraphe 2 du commentaire de l'article 45.

[83] Le vendeur n'aurait pas eu le droit d'exiger de l'acheteur qu'il prenne les marchandises si le retard avait constitué une contravention essentielle au contrat même si l'acheteur n'avait pas déclaré la résolution de ce contrat (par. 1) de l'article 29).

après qu'elle aurait dû avoir eu connaissance de l'empêchement, elle est responsable des dommages résultant de cette omission. Il convient de noter que les dommages, dont la partie qui n'a pas exécuté est tenue responsable sont uniquement ceux qui découlent du défaut de notification et non ceux qui découlent du défaut d'exécution.

13. L'obligation de notifier existe non seulement dans le cas où il y a incapacité totale d'exécution en raison de l'empêchement imprévu mais également dans le cas où la partie qui ne peut exécuter offre de fournir une chose de remplacement raisonnablement satisfaisante sur le plan commercial. Ainsi, le vendeur dans l'exemple 50D et la partie chargée d'assurer le transport des marchandises dans l'exemple 50E doivent notifier à l'autre partie l'exécution de remplacement qu'ils ont l'intention de fournir. S'ils ne le font pas, ils seront tenus responsables de tous dommages résultant du défaut de notification.

SECTION III. — EFFETS DE LA RÉSOLUTION

Article 51

1) Par la résolution du contrat les deux parties sont libérées de leurs obligations, sous réserve des dommages-intérêts qui peuvent être dus. La résolution n'a pas d'effet sur les dispositions relatives au règlement des différends.

2) Si une partie a exécuté le contrat totalement ou partiellement, elle peut réclamer à l'autre partie la restitution de ce qu'elle a fourni ou payé en exécution du contrat. Si les deux parties sont en droit d'exiger des restitutions, celles-ci doivent s'opérer simultanément.

Droit uniforme antérieur

Article 78 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 51 prévoit les conséquences qui découlent d'une déclaration de résolution par une partie. Les articles 52 à 54 précisent certaines des règles d'application concernant divers aspects de l'article 51.

Effet de la résolution, paragraphe 1

2. La résolution du contrat par une partie a pour principal effet de libérer les deux parties de leurs obligations d'exécuter le contrat. Le vendeur n'est plus tenu de délivrer la chose et l'acheteur n'est plus tenu d'en prendre livraison ou d'en payer le prix.

3. La résolution partielle du contrat prévue à l'article 32 ou 48 libère les deux parties de leurs obligations pour la partie du contrat qui a été résolue et donne lieu à la restitution partielle prévue au paragraphe 2.

4. Dans certains systèmes juridiques, la résolution du contrat supprime tous les droits et obligations qui découlaient du contrat. Dans cette optique, une fois le contrat résolu, une partie ne peut pas prétendre à des dommages-intérêts pour contravention au contrat et les clauses relatives au règlement des différends, y compris les dispositions concernant l'arbitrage, le choix de la loi applicable, le choix du for ainsi que celles portant exonération de responsabilité ou prévoyant une amende ou des dommages-intérêts en cas de contravention au contrat prennent fin avec les autres dispositions du contrat.

5. Le paragraphe 1 prévoit un mécanisme permettant d'éviter ce problème en précisant que la résolution du contrat se fait "sous réserve des dommages-intérêts qui peuvent être dus" et qu'elle "n'a pas d'effet sur les dispositions relatives au règlement des différends". Il convient de noter que le paragraphe 1 de l'article 51 ne conférerait aucune validité à une clause compromissoire, une clause pénale ou toute autre disposition relative au règlement des différends qui serait nulle au regard du droit national applicable. Le paragraphe 1 de l'article 51 prévoit simplement que la résolution du contrat n'a pas d'effet sur une disposition de ce genre.

6. L'énumération, au paragraphe 1, de deux obligations particulières découlant de l'existence du contrat et sur lesquelles la résolution du contrat n'a pas d'effet, n'est pas exhaustive. D'autres dispositions de la convention prévoient des obligations qui continuent de lier les parties. Ainsi, d'après le paragraphe 1 de l'article 61, "si la chose a été reçue par l'acheteur, et que celui-ci entend la refuser, il est tenu de prendre les mesures raisonnables eu égard aux circonstances pour assurer la conservation de la chose", et le paragraphe 2 de l'article 51 permet à l'une ou l'autre des parties d'exiger de l'autre partie qu'elle restitue ce qu'elle a fourni ou ce pour quoi elle a payé en vertu du contrat. D'autres obligations qui continuent à lier les parties peuvent se trouver dans le contrat lui-même[84] ou découler des nécessités de la justice.

Restitution, paragraphe 2

7. Il arrivera souvent qu'au moment de la résolution du contrat les deux parties, ou l'une seulement d'entre elles, auront rempli complètement ou en partie leurs obligations. Les parties peuvent parfois convenir d'une formule permettant d'ajuster le prix en fonction des livraisons déjà effectuées. Mais il peut arriver aussi que les deux parties, ou l'une seulement d'entre elles, souhaitent la restitution de ce qui a déjà été délivré ou payé en vertu du contrat.

8. Le paragraphe 2 autorise l'une ou l'autre partie au contrat qui a exécuté le contrat complètement ou en partie à réclamer la restitution de ce qui a été délivré ou payé en vertu du contrat. Sous réserve du paragraphe 2 de l'article 52, la partie qui demande la restitution doit également restituer ce qu'elle a reçu de l'autre partie. "Si les deux parties sont en droit d'exiger des restitutions, celles-ci doivent s'opérer simultanément", à moins que les parties n'en conviennent autrement.

9. Le paragraphe 2 diffère de la règle en vigueur dans certains pays selon laquelle seule la partie qui est en droit de déclarer le contrat résolu peut réclamer la restitution. En effet, le paragraphe 2 reprend l'idée qu'en matière de restitution la résolution du contrat supprime les raisons pour lesquelles l'une ou l'autre partie peut conserver ce qu'elle a reçu de l'autre partie.

10. Il convient de noter que le droit de l'une ou l'autre partie à réclamer la restitution, reconnu à l'article 51, doit parfois céder le pas devant d'autres règles qui ne relèvent pas du domaine de la vente internationale d'objets mobiliers corporels. Si l'une ou l'autre partie est déclarée en faillite ou soumise à une autre procédure analogue, la demande de restitution peut ne pas être reconnue comme créant un droit sur les biens ou comme établissant un privilège lors de la liquidation de l'actif. La législation sur le contrôle des changes ou toute autre restriction sur les transferts de marchandises ou de fonds peut empêcher le transfert des biens ou de la somme demandée par la partie qui réside dans un pays étranger. Ces règles et d'autres normes juridiques semblables peuvent limiter l'intérêt qu'il y aurait à réclamer la restitution, mais elles n'ont aucun effet sur la validité des droits entre les parties.

11. L'auteur de la contravention qui a donné lieu à la résolution du contrat doit non seulement supporter les dépenses qui lui incombent pour restituer la chose ou le prix, mais également les dépenses de l'autre partie. Celles-ci constituent des dommages-intérêts auxquels est tenue la partie qui a contrevenu au contrat. Néanmoins, l'obligation pour la partie qui invoque la contravention au contrat "de prendre des mesures raisonnables eu égard aux circonstances afin de diminuer la perte subie" (art. 59) peut limiter les dépenser de restitution qui peuvent être recouvrées sous forme de dommages-intérêts au cas où la partie intéressée réclame la restitution au lieu de demander, par exemple, que la chose soit revendue sur le marché local si cette opération protège convenablement le vendeur pour un coût net moins élevé[85].

[84] Article 5.

[85] Voir l'article 63 sur le droit d'une partie qui détient la chose pour le compte de l'autre partie de la vendre pour le compte de cette dernière.

Article 52

1) L'acheteur perd son droit de déclarer la résolution ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement s'il lui est impossible de restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue.

2) Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas :

a) Si l'impossibilité de restituer la chose ou de restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue n'est pas due au fait de l'acheteur; ou

b) Si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée en conséquence de l'examen prescrit à l'article 22; ou

c) Si l'acheteur, avant le moment où il a constaté ou aurait dû constater le défaut de conformité, a vendu la chose ou une partie de la chose dans le cadre d'une opération commerciale courante ou a consommé ou transformé la chose ou une partie de la chose conformément à l'usage normal.

Droit uniforme antérieur

Article 79 de la LUVI.

COMMENTAIRE

Perte par l'acheteur du droit de déclarer la résolution ou d'exiger une chose de remplacement, paragraphe 1

1. L'article 52 prévoit que "l'acheteur perd son droit de déclarer la résolution ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement s'il lui est impossible de restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue".

2. La règle énoncée au paragraphe 1 reconnaît que la résolution du contrat ou la délivrance d'une chose de remplacement entraîne naturellement la restitution de ce qui a déjà été délivré en vertu du contrat. Par conséquent, si l'acheteur ne peut restituer la chose ou ne peut la restituer dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue, il perd son droit de déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article 30 ou d'exiger la délivrance d'une chose de remplacement en vertu du paragraphe 1 de l'article 27.

3. Il n'est pas nécessaire que la chose soit dans un état identique à celui où elle a été reçue; elle doit seulement être dans un état "sensiblement" identique à celui où elle a été reçue. Bien que le terme "sensiblement" ne soit pas défini, il indique que l'état dans lequel se trouve la chose doit avoir suffisamment changé pour qu'il ne soit plus possible de demander au vendeur de la reprendre pour ce qu'elle était quand il l'a délivrée à l'acheteur, même si le vendeur a commis une contravention essentielle au contrat[86].

Exceptions, paragraphe 2

4. Le paragraphe 2 prévoit trois exceptions à la règle énoncée ci-dessus. L'acheteur doit pouvoir déclarer la résolution ou exiger une chose de remplacement même s'il ne peut restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue : 1) si l'impossibilité de la restituer n'est pas due à son fait, 2) si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée en conséquence de l'examen normal de la chose par l'acheteur prévu aux articles 22 ou 23 si l'acheteur a vendu une partie de la chose dans le cadre d'une transaction commerciale courante ou a consommé ou transformé une partie de la chose conformément à l'usage normal avant le moment où il a constaté ou aurait dû constater le défaut de conformité.

5. Une quatrième exception à la règle énoncée au paragraphe 1 de l'article 52 est apportée par l'article 67, qui stipule que si le vendeur a commis une contravention essentielle au contrat, les dispositions des articles 65 et 66 ne portent pas atteinte aux moyens dont l'acheteur dispose en raison de cette contravention[87].

Article 53

L'acheteur qui a perdu le droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement en vertu de l'article 52 conserve le droit de se prévaloir de tous les autres moyens.

Droit uniforme antérieur

Article 80 de la LUVI.

COMMENTAIRE

L'article 53 précise que l'acheteur qui a perdu le droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur qu'il délivre une chose de remplacement parce qu'il ne peut restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue n'est pas déchu du droit de réclamer des dommages-intérêts en vertu du paragraphe 1, *b*, de l'article 26, de demander la réparation de tout défaut en vertu de l'article 27, ou de déclarer la réduction du prix en vertu de l'article 31.

Article 54

1) Si le vendeur est tenu de restituer le prix, il doit aussi payer les intérêts de ce prix, au taux fixé conformément à l'article 58, à compter du jour du paiement.

2) L'acheteur doit au vendeur l'équivalent de tout profit ou avantage qu'il a retiré de la chose ou d'une partie de la chose :

a) Lorsqu'il doit la restituer en tout ou en partie; ou

b) Lorsqu'il est dans l'impossibilité de restituer tout ou partie de la chose ou de la restituer en tout ou en partie dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue et que néanmoins il a déclaré la résolution du contrat ou a exigé du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement.

Droit uniforme antérieur

Article 81 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 54 énonce le principe selon lequel une partie qui est tenue de restituer le prix ou la chose à cause de la résolution du contrat ou d'une demande de délivrance d'une chose de remplacement doit à l'autre partie l'équivalent de tout profit ou avantage qu'elle a tiré du paiement ou de la possession de la chose. Si l'obligation découle de la résolution du contrat, peu importe que la contravention qui a donné lieu à la résolution soit imputable à telle ou telle partie et peu importe que ce soit l'acheteur ou le vendeur qui ait exigé la restitution[88].

2. Si le vendeur est tenu de restituer le prix, il doit aussi payer des intérêts à compter du jour du paiement jusqu'à la date de la restitution

[86] L'acheteur peut déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article 30 ou exiger la délivrance d'une chose de remplacement en vertu du paragraphe 2 de l'article 27 seulement si le vendeur a commis une contravention essentielle au contrat.

[87] Voir le paragraphe 2 du commentaire de l'article 67.

[88] Voir le paragraphe 2 de l'article 51 et le paragraphe 9 du commentaire de cet article.

au taux fixé par l'article 58. L'obligation de payer des intérêts est automatique parce que l'on suppose que le vendeur a entre-temps tiré profit du montant versé pour la chose.

3. Lorsque c'est l'acheteur qui doit restituer, il est moins évident qu'il ait retiré un avantage de la possession de la chose. C'est pourquoi le paragraphe 2 précise que l'acheteur doit au vendeur l'équivalent de tout profit ou avantage qu'il a retiré de la chose seulement : 1) lorsqu'il doit la restituer; ou 2) lorsqu'il est dans l'impossibilité d'en restituer tout ou partie et que néanmoins il a exercé son droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement.

SECTION IV. — DOMMAGES-INTÉRÊTS

Article 55

Les dommages-intérêts pour une contravention au contrat commise par une partie sont égaux à la perte subie et au gain manqué par l'autre partie par suite de la contravention. Ces dommages-intérêts ne peuvent être supérieurs à la perte subie et au gain manqué que la partie en défaut avait prévus ou aurait dû prévoir au moment de la conclusion du contrat, en considérant les faits qu'elle connaissait ou aurait dû connaître comme étant des conséquences possibles de la contravention au contrat.

Droit uniforme antérieur

Article 82 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 55, qui est le premier de la section relative aux dommages-intérêts réclamés conformément au paragraphe 1, *b*, de l'article 26 ou 1, *b*, de l'article 42, énonce la règle fondamentale applicable pour le calcul desdits dommages-intérêts. Les articles 56 et 57 prévoient les autres modes de calcul des dommages-intérêts pour lesquels la partie lésée peut opter dans certaines situations, tandis que les articles 58 et 59 contiennent des dispositions complémentaires concernant les dommages-intérêts.

Dommages-intérêts fondamentaux

2. L'article 55 dispose que la partie lésée peut obtenir des dommages-intérêts "égaux à la perte subie et au gain manqué . . . par suite de la contravention". Il ressort de cette disposition que le principe sur lequel repose l'action en dommages-intérêts est que la partie lésée doit être remise dans la même situation économique que celle dans laquelle elle se serait trouvée si le contrat avait été exécuté. Il est nécessaire de mentionner spécifiquement le "gain manqué" car, dans certains systèmes juridiques, la notion de "perte" ne comprend pas le "gain manqué".

3. Comme l'article 55 s'applique aux demandes de dommages-intérêts formulées tant par l'acheteur que par le vendeur, et comme celles-ci peuvent être motivées par une gamme étendue de situations et peuvent notamment accompagner une demande d'exécution du contrat par la partie en défaut ou une déclaration de résolution du contrat, cet article n'énonce aucune règle précise quant à la méthode à appliquer pour déterminer "la perte subie . . . par suite de la contravention". C'est au tribunal ou au tribunal d'arbitrage qu'il incombe d'évaluer cette perte de la manière qui convient le mieux dans chaque situation donnée. Les paragraphes suivants étudient deux situations courantes auxquelles pourrait s'appliquer l'article 55 et suggèrent les moyens d'évaluer "la perte subie . . . par suite de la contravention".

4. Lorsque la contravention consiste en un refus de la part de l'acheteur d'accepter et de payer la chose, le vendeur est en droit, conformément à l'article 55, de réclamer un montant égal au gain qu'il aurait fait si le contrat avait été exécuté, majoré de tous les frais qu'il a encourus pour exécuter le contrat[89]. Le gain manqué du fait de la contravention au contrat commise par l'acheteur comprend la part des frais généraux qui aurait été imputée au contrat si celui-ci avait été exécuté.

Exemple 55A : Le contrat prévoyait la vente de 100 machines-outils pour 50 000 dollars f.o.b. L'acheteur a résilié le contrat avant le début de la fabrication des machines-outils. Si le contrat avait été exécuté, le vendeur aurait encouru des frais s'élevant au total à 45 000 dollars, dont 40 000 dollars auraient représenté des frais imputables uniquement à ce contrat (par exemple le matériel, l'énergie, la main-d'œuvre embauchée à l'occasion du contrat ou payée par l'unité de production) et 5 000 dollars auraient représenté la part des frais généraux de l'entreprise imputée à ce contrat (coût du capital emprunté, dépenses générales d'administration, amortissement de l'usine et de l'équipement). L'acheteur ayant résilié le contrat, le vendeur n'a pas eu à supporter les 40 000 dollars de frais qu'il aurait encourus en raison de l'existence de ce contrat. Toutefois, les 5 000 dollars qui devaient représenter la part des frais généraux imputée à ce contrat étaient destinés à couvrir des dépenses de l'entreprise indépendantes de l'existence du contrat. Ces dépenses n'ont donc pu être réduites et, à moins que le vendeur n'ait obtenu d'autres contrats qui lui ont permis d'utiliser à plein sa capacité de production pendant la période en question, la contravention commise par l'acheteur a causé au vendeur la perte des 5 000 dollars pour frais généraux qu'il aurait reçus si le contrat avait été exécuté. Dans cet exemple, la perte dont l'acheteur est responsable est donc de 10 000 dollars.

Prix du contrat	50 000 dollars
Dépenses d'exécution qui n'ont pas été engagées	40 000 dollars
Perte résultant de la contravention au contrat	10 000 dollars

Exemple 55B : Si dans l'exemple 55A, le vendeur avait déjà encouru 15 000 dollars de frais non récupérables du fait de l'exécution partielle du contrat, avant que l'acheteur ne résilie le contrat, les dommages-intérêts s'élèveraient au total à 25 000 dollars.

Exemple 55C : Si dans l'exemple 55B, le produit de l'exécution partielle du contrat a pu être vendu à un tiers pour 5 000 dollars, la perte subie par le vendeur ne s'élève plus qu'à 20 000 dollars.

5. Lorsque le vendeur livre une chose défectueuse et que l'acheteur la garde[90], la perte subie par l'acheteur peut être évaluée de plusieurs manières. Si l'acheteur peut remédier au défaut présenté par la chose, sa perte sera souvent égale au coût de la réparation. S'il s'agit de machines-outils, la perte subie par l'acheteur peut également comprendre la valeur de la production qu'il n'a pu effectuer pendant que lesdites machines étaient hors d'état d'être utilisées.

6. Si la chose a une valeur reconnue qui fluctue, la perte subie par l'acheteur sera égale à la différence entre la valeur de la chose dans l'état dans lequel elle a été livrée et la valeur qu'elle aurait dû avoir si elle avait été conforme au contrat, au lieu où le vendeur a livré la chose, à la date à laquelle l'acheteur a déclaré la résolution du contrat[91]. Etant donné que cette formule vise à remettre à l'acheteur dans la situation économique dans laquelle il aurait été si le contrat avait été exécuté convenablement, le prix de la chose convenu dans le contrat n'entre pas en considération dans le calcul des dommages-intérêts. Au montant calculé ci-dessus peuvent venir s'ajouter des dommages-intérêts supplémentaires, tels que ceux dus pour compenser les dépenses additionnelles encourues du fait de la contravention au contrat[92].

[89] Dans cette situation, le vendeur peut s'il le désire choisir d'invoquer les dispositions de l'article 56 ou de l'article 57.

[90] Si la livraison de choses défectueuses constitue une contravention essentielle au contrat, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat et invoquer pour le calcul des dommages-intérêts les dispositions de l'article 56 ou de l'article 57.

[91] L'article 55 ne précise pas le moment ni le lieu auquel il convient d'évaluer "la perte" subie par la partie lésée. Il y a lieu de penser que c'est au même moment et au même lieu que ceux qui sont indiqués au paragraphe 1 de l'article 57. Voir les paragraphes 2 à 7 du commentaire de l'article 57.

[92] Ces éléments supplémentaires entrant dans le calcul des dommages-intérêts dus à l'acheteur sont souvent limités par l'exigence de prévisibilité étudiée au paragraphe 7 ci-après.

Exemple 55D : Le contrat prévoyait la vente de 100 tonnes de céréales pour un prix s'élevant au total à 50 000 dollars f.o.b. Au moment de la livraison, le degré d'humidité des céréales était plus important que ne le permettaient les spécifications du contrat et l'humidité avait porté atteinte à leur qualité. Les frais supplémentaires encourus par l'acheteur pour sécher les céréales s'élevaient à 1 500 dollars. Si les céréales avaient été conformes au contrat, leur valeur au lieu où le vendeur les a livrées, à la date à laquelle l'acheteur a déclaré la résolution du contrat aurait été de 55 000 dollars, mais du fait de la perte de qualité causée par l'humidité après séchage elles ne valaient plus que 51 000 dollars.

Prix du contrat	50 000 dollars
Valeur qu'auraient eue les céréales si elles avaient été conformes au contrat	55 000 dollars
Valeur des céréales dans l'état dans lequel elles ont été livrées	51 000 dollars
	4 000 dollars
Frais supplémentaires encourus pour sécher les céréales	1 500 dollars
	5 500 dollars

Prévisibilité

7. Le principe de la réparation intégrale des dommages subis par la partie qui n'est pas en défaut est soumis à une limitation importante. Les dommages-intérêts que celle-ci peut obtenir "ne peuvent être supérieurs à la perte subie et au gain manqué que la partie en défaut avait prévus ou aurait dû prévoir lors de la conclusion du contrat, en considérant les faits qu'elle connaissait ou aurait dû connaître comme étant des conséquences possibles de la contravention au contrat". Si une partie considère lors de la conclusion d'un contrat qu'une contravention à ce contrat par l'autre partie lui causerait des dommages exceptionnellement importants ou de caractère exceptionnel, elle peut le faire savoir à l'autre partie de façon que de tels dommages puissent être réparés s'ils sont effectivement subis. Ce principe qui consiste à exclure le droit de réclamer des dommages-intérêts en réparation de dommages imprévisibles est appliqué dans la majorité des systèmes juridiques.

8. Dans certains systèmes juridiques, la limitation du montant des dommages-intérêts à celui de la perte subie et du gain manqué "que la partie en défaut avait prévus ou aurait dû prévoir lors de la conclusion du contrat" ne s'applique pas si l'inexécution du contrat est la conséquence d'un dol de la partie en défaut. Aucune règle de ce genre n'existe toutefois dans la présente Convention.

*Article 56**

1) Lorsque le contrat est résolu et que, d'une manière raisonnable et dans un délai raisonnable après la résolution, l'acheteur a procédé à un achat de remplacement ou le vendeur à une vente compensatoire, la partie qui demande des dommages-intérêts peut, si elle n'invoque pas les dispositions des articles 55 ou 57, obtenir la différence entre le prix du contrat et le prix de l'achat de remplacement ou de la vente compensatoire.

2) Les dommages-intérêts au titre du paragraphe 1 du présent article peuvent comprendre la perte supplémentaire, y compris le gain manqué, si les conditions de l'article 55 sont remplies.

Droit uniforme antérieur

Article 85 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 56 propose un mode de calcul des dommages-intérêts dans le cas où le contrat a été résolu et où l'acheteur a procédé à un achat de remplacement ou le vendeur à une vente compensatoire.

Formule de base, paragraphe 1

2. En pareil cas, la partie lésée peut, si elle choisit cette formule, "obtenir la différence entre le prix du contrat et le prix de l'achat de remplacement ou de la vente compensatoire", c'est-à-dire le prix payé pour les marchandises achetées en remplacement ou le produit de la vente compensatoire.

3. Lorsque le contrat aura été résolu, la formule proposée dans le présent article sera celle qui sera le plus souvent utilisée pour calculer les dommages-intérêts dus à la partie lésée, car dans la plupart des cas, selon la pratique commerciale, une transaction compensatoire aura eu lieu. S'il est procédé à cette transaction dans un lieu différent de celui de la transaction initiale, ou selon des modalités différentes, le montant des dommages-intérêts doit être ajusté de manière à tenir compte de toute augmentation des coûts (par exemple, l'augmentation du coût du transport) dont on déduira les frais qui auront été évités du fait de la contravention au contrat.

4. Même s'il y a eu transaction compensatoire, la partie lésée peut demander que les dommages-intérêts soient calculés conformément aux articles 55 ou 57.

5. L'article 56 dispose que la partie lésée ne peut invoquer le prix payé pour acheter des marchandises de remplacement ou le prix obtenu dans une vente compensatoire que si l'achat de remplacement ou la vente compensatoire a été effectué "d'une manière raisonnable et dans un délai raisonnable après la résolution". Si l'achat de remplacement ou la vente compensatoire n'a pas été effectué dans ces conditions, la partie lésée doit invoquer l'article 55 ou l'article 57 pour le calcul des dommages-intérêts.

Dommages-intérêts supplémentaires, paragraphe 2

6. Le paragraphe 2 reconnaît que la partie lésée peut subir des pertes supplémentaires, y compris le gain manqué, que l'application de la formule figurant au paragraphe 1 ne permettrait pas de compenser. En pareil cas, la réparation des pertes supplémentaires peut être obtenue en vertu du paragraphe 2 de l'article 56 si ces pertes étaient prévisibles au moment de la conclusion du contrat, comme l'exige l'article 55.

*Article 57**

1) Lorsque le contrat est résolu et que la chose a un prix courant, la partie qui demande des dommages-intérêts peut, si elle n'invoque pas les dispositions des articles 55 ou 56, obtenir la différence entre le prix du contrat et le prix courant au jour où le contrat est résolu.

2) Pour le calcul des dommages-intérêts prévus au paragraphe 1 du présent article, le prix courant à prendre en considération est celui du lieu où la délivrance de la chose aurait dû être effectuée, ou s'il n'y a pas de prix courant en ce lieu, le prix en un autre lieu qui peut être un prix de remplacement raisonnable, eu égard aux différences dans les frais de transport de la chose.

3) Les dommages-intérêts au titre du paragraphe 1 du présent article peuvent comprendre la perte supplémentaire, y compris le gain manqué, si les conditions de l'article 55 sont remplies.

Droit uniforme antérieur

Article 84 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 57 prévoit un autre mode de calcul des dommages-intérêts en cas de résolution du contrat.

* L'Autriche a formulé une réserve à l'égard de cet article.

* L'Autriche et le Ghana ont formulé des réserves au sujet de cet article.

Formule de base, paragraphes 1 et 2

2. Si le contrat est résolu, les deux parties sont libérées de leurs obligations[93] et elles peuvent demander la restitution de ce qu'elles ont fourni[94]. On peut donc s'attendre, dans les cas normaux, à ce que l'acheteur achète des marchandises de remplacement et à ce que le vendeur revende les marchandises à un autre acheteur. En pareil cas, les dommages-intérêts devraient normalement correspondre à la différence entre le prix prévu au contrat et le prix de l'achat de remplacement ou de la vente compensatoire, comme prévu à l'article 56.

3. L'article 57 permet d'appliquer une telle formule même lorsqu'il n'y a pas eu achat de remplacement ou vente compensatoire ou s'il est impossible d'établir quel est le contrat d'achat ou de vente qui a remplacé le contrat résolu[95]. Toutefois, l'article 57 n'est pas uniquement applicable dans des cas de ce genre. Il peut s'appliquer, au gré de la partie lésée, chaque fois que le contrat a été résolu et que la chose a un prix courant.

4. Le prix à prendre en considération pour calculer les dommages-intérêts conformément à l'article 57 est le prix courant au jour où le contrat est résolu qui était en vigueur au lieu où la délivrance de la chose aurait dû être effectuée.

5. Le lieu où la délivrance aurait dû être effectuée est établi conformément à l'article 15. En particulier, lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose, la délivrance s'effectue au lieu où la chose est remise au premier transporteur pour transmission à l'acheteur, tandis que pour les contrats qui précisent la destination, la délivrance s'effectue au lieu de destination indiqué.

6. Le "prix courant" est celui qui est applicable aux marchandises décrites dans le contrat, dans les quantités prévues au contrat. Bien que la notion de prix courant n'implique pas l'existence de prix cotés, officiels ou non, il faut se demander, en l'absence de prix cotés, s'il existe un prix courant pour les marchandises en question.

7. "S'il n'y a pas de prix courant" au lieu où la délivrance de la chose aurait dû être effectuée, le "prix [à prendre en considération est le prix] en un autre lieu qui peut être un prix de remplacement raisonnable, eu égard aux différences dans les frais de transport de la chose".

Dommages-intérêts supplémentaires, paragraphe 3

8. Le paragraphe 3 reconnaît que la partie lésée peut subir des pertes supplémentaires, y compris le gain manqué, que l'application des formules figurant aux paragraphes 1 et 2 ne permettrait pas de compenser. En pareil cas, la réparation des pertes supplémentaires peut être obtenue en vertu du paragraphe 3 de l'article 57 si ces pertes étaient prévisibles au moment de la conclusion du contrat, comme l'exige l'article 55.

Exemple 57A : Le prix prévu au contrat est de 50 000 dollars c.a.f. Le vendeur déclare la résolution du contrat en raison d'une contravention essentielle de l'acheteur. Le prix courant des marchandises prévues au contrat au lieu où celles-ci devaient être remises au premier transporteur et le jour où [la délivrance a été ou aurait dû être effectuée] [le contrat est résolu] est de 45 000 dollars. Conformément à l'article 57, les dommages-intérêts dus au vendeur sont de 5 000 dollars.

Exemple 57B : Le prix prévu au contrat est de 50 000 dollars c.a.f. L'acheteur déclare la résolution du contrat parce que le vendeur n'a pas délivré les marchandises. Le prix courant des marchandises prévues au contrat, au lieu où celles-ci devaient être remises au premier transporteur et le jour où le contrat est résolu, est de 53 000 dollars. Les frais supplémentaires encourus par l'acheteur en raison de l'inexécution du contrat par le vendeur s'élèvent à 2 500 dollars. Les dommages-intérêts dus à l'acheteur conformément à l'article 57 sont de 5 500 dollars.

*Article 58**

Si la contravention au contrat consiste en un retard dans le paiement du prix, le vendeur a droit en tous cas, sur les sommes non payées, à des intérêts moratoires à un taux égal au taux officiel d'escompte du pays où il a son établissement, augmenté de 1 p. 100, étant entendu que ce taux ne sera pas inférieur au taux applicable aux crédits commerciaux à court terme non garantis dans le pays où le vendeur a son établissement.

Droit uniforme antérieur

Article 83 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 58 énonce la règle à appliquer pour le calcul du montant minimum des dommages-intérêts que le vendeur peut obtenir lorsque la contravention au contrat consiste en un retard dans le paiement du prix par l'acheteur[96]. Dans un tel cas, le vendeur a le droit de réclamer soit : 1) le taux officiel d'escompte du pays où il a son établissement, augmenté de 1 p. 100, soit 2) le taux applicable aux crédits commerciaux à court terme non garantis dans ce pays, le taux le plus élevé étant retenu.

2. Cette règle constitue une exception à la règle énoncée à l'article 55, selon laquelle la partie lésée peut obtenir des dommages-intérêts "égaux à la perte subie" en ce sens que le vendeur n'est pas tenu de prouver que le retard dans le paiement lui a causé une perte. Pour le calcul des dommages-intérêts, on part du principe que la partie qui n'a pas été payée à l'échéance de la dette perd une somme équivalant aux intérêts qu'elle aurait dû verser si elle avait emprunté un montant égal à la somme qui lui est due. C'est pourquoi les intérêts moratoires sont calculés en fonction du taux en vigueur dans le pays où le vendeur a son établissement. Si le vendeur a des établissements dans plus d'un Etat, l'alinéa *a* de l'article 6 dispose que l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec le contrat et son exécution.

3. Le fait que l'acheteur est tenu de payer des intérêts moratoires à un taux égal au taux officiel d'escompte, majoré de 1 p. 100, ou au taux applicable aux crédits commerciaux à court terme non garantis — le plus élevé de ces deux taux étant retenu — ôte pratiquement tout avantage qu'il pourrait y avoir à retarder le paiement afin de tirer profit d'un taux d'intérêt inférieur à celui auquel il aurait dû emprunter. L'existence de ces deux solutions permet également de disposer d'une formule pour le calcul des intérêts moratoires dans les pays où il n'y a pas de taux officiel d'escompte.

4. Le vendeur peut invoquer les dispositions de l'article 58 "en tous cas". Ceci implique qu'en application des dispositions de l'article 55 le vendeur peut réclamer des dommages-intérêts en compensation de toute autre perte subie et de tout gain manqué en sus des intérêts perdus s'il peut prouver que cette perte ou ce gain manqué est le résultat du retard dans le paiement.

[93] Article 51, par. 1.

[94] Art. 51, par. 2. Si le contrat prévoit des livraisons successives, l'article 48, par. 2, ne permet de résoudre le contrat et de demander la restitution des livraisons déjà reçues, que si "en raison de leur connexité, ces livraisons ne peuvent être utilisées aux fins envisagées par les parties lors de la conclusion du contrat".

[95] Si le vendeur ne dispose que d'une quantité limitée de marchandises, ou si l'acheteur n'a qu'un besoin limité des marchandises, il peut être manifeste que le vendeur a procédé à une vente compensatoire ou l'acheteur à un achat de remplacement, selon le cas. Par contre, si la partie lésée a l'habitude de faire commerce de ce genre de marchandises, il se peut qu'il soit difficile, voire impossible, d'établir lequel des nombreux contrats de vente conclus par cette partie est celui qui remplace le contrat résolu. Dans ce cas, il peut être impossible d'appliquer l'article 56, et l'article 57 est alors particulièrement utile.

* L'Autriche et le Ghana ont formulé des réserves au sujet de cet article.

[96] La même règle s'applique lorsque le vendeur doit restituer le prix conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 54.

Article 59

La partie qui invoque la contravention au contrat est tenue de prendre des mesures raisonnables eu égard aux circonstances afin de diminuer la perte subie y compris par le manque à gagner du fait de la contravention. Si elle néglige de le faire, l'autre partie peut demander une réduction des dommages-intérêts égale à la partie de la perte qui aurait dû être évitée.

Droit uniforme antérieur

Article 88 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 59 oblige la partie qui invoque la contravention au contrat à prendre des mesures raisonnables eu égard aux circonstances afin de diminuer la perte subie, y compris par le manque à gagner du fait de la contravention.

2. L'article 59 figure parmi les dispositions qui imposent à la partie lésée un devoir à l'égard de l'autre partie[97]. Dans ce cas, la partie lésée doit prendre des mesures pour diminuer le préjudice qu'elle subit par suite de l'inexécution du contrat, afin de réduire les dommages-intérêts qu'elle réclamera conformément aux articles 26, 1), *b*, ou 42, 1), *b*. Si elle néglige de le faire, "l'autre partie peut demander une réduction des dommages-intérêts égale à la partie de la perte qui aurait dû être évitée".

3. On constatera que l'article 59 ne s'applique qu'à l'obligation de la partie lésée de diminuer la perte qu'elle subit elle-même. Cette disposition ne l'oblige pas à choisir la solution la moins onéreuse pour l'autre partie ou le mode de calcul des dommages-intérêts qui, conformément à l'un des articles 55, 56 ou 57, conduirait au montant le plus faible[98]. Si, par suite d'une contravention à un contrat, on peut recourir à deux ou plusieurs solutions ou calculer les dommages-intérêts de deux ou plusieurs manières, la partie lésée peut choisir la solution ou le mode de calcul qui est le plus intéressant pour elle. Il convient de relever cependant que la partie lésée ne peut exiger la délivrance de marchandises de remplacement ni, dans la plupart des cas, déclarer la résolution du contrat (ce qui lui permet de choisir le mode de calcul des dommages-intérêts) que s'il y a eu contravention fondamentale au contrat[99].

4. L'obligation de diminuer la perte s'applique aussi bien lorsque le contrat est résolu par anticipation conformément à l'article 49 que lorsqu'il est résolu en raison de l'inexécution d'une obligation exigible. S'il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat, l'autre partie ne peut pas attendre la date de l'exécution du contrat pour déclarer sa résolution et prendre des mesures en vue de réduire la perte résultant de la contravention, en procédant à un achat de remplacement ou à une vente compensatoire, ou d'une autre manière. Il est logique de recourir aux mesures énoncées à l'article 47 lorsqu'elles sont applicables, même si la résolution du contrat, l'achat de remplacement, la vente compensatoire ou toute autre mesure prise risquent d'être reportés à une date postérieure à celle à laquelle ces mesures auraient sinon dû être prises.

Exemple 59A : Le contrat dispose que le vendeur doit délivrer 100 machines-outils le 1er décembre, pour un prix global de 50 000 dollars. Le 1er juillet, il écrit à l'acheteur qu'en raison de la hausse des prix, qui continuera certainement jusqu'à la fin de l'année, il ne délivrera les machines-outils à l'acheteur que si celui-ci accepte de payer 60 000 dollars. L'acheteur répond qu'il insiste pour que le vendeur délivre les machines-outils au prix prévu au contrat, soit 50 000 dollars. Le 1er juillet et aussitôt après, pendant un délai raisonnable, l'acheteur aurait pu conclure un contrat avec un autre vendeur, qui aurait effectué la délivrance le 1er décembre pour le prix de 56 000 dollars. Le 1er décembre, l'acheteur achète des marchandises de remplacement livrables le 1er mars, pour le prix de 61 000 dollars. L'acheteur subit une perte supplémentaire de 3 000 dollars à cause du retard avec lequel il reçoit les machines-outils.

Dans ce cas, l'acheteur ne peut obtenir que 6 000 dollars de dommages-intérêts, ce qui correspond à la perte qu'il aurait subie s'il avait procédé à l'achat de remplacement le 1er juillet, ou dans un délai raisonnable après cette date, et non pas 14 000 dollars, c'est-à-dire le montant global de la perte qu'il a subie parce qu'il a attendu le 1er décembre pour procéder à l'achat de remplacement.

Exemple 59B : Aussitôt après avoir reçu la lettre envoyée par le vendeur le 1er juillet, dans l'exemple 59A, l'acheteur demande au vendeur, conformément à l'article 47, de lui donner des assurances suffisantes qu'il exécutera le contrat le 1er décembre comme convenu. Le vendeur ne donne pas ces assurances dans le délai raisonnable que lui a imparti l'acheteur. Ce dernier procède aussitôt après à un achat de remplacement pour un prix qui est alors couramment pratiqué, soit 50 000 dollars. Dans ce cas, l'acheteur peut obtenir 7 000 dollars de dommages-intérêts et non pas 6 000 comme dans l'exemple 59A.

SECTION V. — CONSERVATION DE LA CHOSE

Article 60

Si l'acheteur tarde à prendre livraison de la chose et que le vendeur a la chose en sa possession ou sous son contrôle, celui-ci est tenu de prendre les mesures raisonnables eu égard aux circonstances pour assurer la conservation de la chose. Il peut retenir celle-ci jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par l'acheteur de ses dépenses raisonnables.

Droit uniforme antérieur

Article 91 de la LUVI.

COMMENTAIRE

Si l'acheteur tarde à prendre livraison de la chose et que le vendeur est en possession de la chose ou en a le contrôle, si celle-ci se trouve entre les mains d'un tiers, il est normal que le vendeur soit tenu de prendre les mesures raisonnables pour assurer la conservation de la chose au profit de l'acheteur. Il est également normal que le vendeur puisse retenir [la chose] "jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par l'acheteur de ses dépenses raisonnables", comme le prévoit l'article 60.

Exemple 60A : Le contrat prévoyait que l'acheteur prendrait livraison de la chose[100] dans les magasins du vendeur au cours du mois d'octobre. Le vendeur a effectué la délivrance le 1er octobre en mettant la chose à la disposition de l'acheteur[101]. Le 1er novembre, date à laquelle l'acheteur a manqué à son obligation de prendre livraison de la chose et à laquelle le risque de perte lui a été transféré[102], le vendeur a déplacé la chose pour la remiser dans une partie de ses magasins qui convenait moins bien à l'entreposage de choses de ce type. Le 15 novembre, l'acheteur a pris livraison de la chose, laquelle avait subi des dommages en raison des conditions défectueuses dans lesquelles elle se trouvait entreposée. Bien que le risque de perte ait été transféré à l'acheteur le 1er novembre, pour avoir manqué à son obligation d'assurer la conservation de la chose, le vendeur est responsable du dommage qu'elle a subi entre le 1er novembre et le 15 novembre.

[97] Conformément aux articles 60 à 63, la partie qui a la chose en sa possession est tenue, dans certaines circonstances, d'assurer sa conservation et de la vendre au profit de la partie qui a contrevenu au contrat, même si c'est cette dernière partie qui supporte le risque de perte.

[98] Voir le paragraphe 9 du commentaire de l'article 27.

[99] Les articles 27, 2), 30, 1), 32, 45, 1), 47, 3), 48 et 49 prévoient la possibilité de délivrer des marchandises de remplacement ou de déclarer la résolution du contrat. La partie qui a déclaré la résolution du contrat peut calculer ses propres dommages-intérêts selon l'article 55, 56 ou 57, à son choix.

[100] L'obligation de l'acheteur de prendre livraison de la chose est énoncée à l'article 41.

[101] Voir les articles 15, *b*, et 15, *c*.

[102] Art. 66, 2).

Exemple 60B : Le contrat prévoyait la livraison c.a.f. L'acheteur, sans motif légitime, n'a pas honoré la lettre de change lorsqu'elle lui a été présentée. De ce fait, le connaissement et les autres documents relatifs à la chose n'ont pas été remis à l'acheteur. L'article 61 prévoit qu'en pareil cas le vendeur, qui détient un document représentatif de la chose, savoir le connaissement, est tenu d'assurer la conservation de la chose lorsqu'elle est débarquée au port de destination[103].

Article 61

1) Si la chose a été reçue par l'acheteur et que celui-ci entend la refuser, il est tenu de prendre les mesures raisonnables eu égard aux circonstances pour assurer la conservation de la chose. Il a le droit de retenir celle-ci jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par le vendeur de ses dépenses raisonnables.

2) Si la chose expédiée à l'acheteur a été mise à sa disposition au lieu de destination et que l'acheteur entend la refuser, il doit en prendre possession pour le compte du vendeur à condition qu'il puisse le faire sans paiement du prix et sans inconvénients ou frais déraisonnables. Cette disposition ne s'applique pas si le vendeur est présent au lieu de destination, ou lorsqu'il existe en ce lieu une personne ayant qualité pour prendre la chose en charge pour son compte.

Droit uniforme antérieur

Article 92 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 61 énonce l'obligation de l'acheteur d'assurer la conservation de la chose qu'il entend refuser.

2. Le paragraphe 1 dispose que si la chose a été reçue par l'acheteur et que celui-ci entend la refuser, il doit prendre les mesures raisonnables pour assurer sa conservation. L'acheteur peut retenir la chose jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par le vendeur de ses dépenses raisonnables.

3. Le paragraphe 2 prévoit le même résultat dans le cas où la chose expédiée à l'acheteur a été mise à sa disposition au lieu de destination et où l'acheteur entend la refuser[104]. Toutefois, comme la chose ne se trouve pas en la possession de l'acheteur au moment où il exerce son droit de la refuser, il n'est pas aussi certain qu'il doive en prendre possession pour le compte du vendeur. En conséquence, le paragraphe 2 précise qu'il n'a besoin d'en prendre possession que s'il peut le faire "sans paiement du prix et sans inconvénients ou frais déraisonnables" et seulement si le vendeur ou une personne ayant qualité pour prendre la chose en charge pour son compte n'est pas présent au lieu de destination.

4. Le paragraphe 2 ne s'applique que si la chose expédiée à l'acheteur "a été mise à sa disposition au lieu de destination". En conséquence, l'acheteur n'est tenu d'en prendre possession que si elle est effectivement arrivée au lieu de destination avant qu'il la refuse. Il n'est pas tenu d'en prendre possession en vertu du paragraphe 2 si, avant l'arrivée de la chose, il refuse les documents d'expédition parce qu'ils indiquent que la chose n'est pas conforme au contrat.

Exemple 61A : Après avoir reçu la chose, l'acheteur l'a refusée parce qu'elle n'était pas conforme au contrat. L'acheteur est tenu par l'article 61, 1) d'assurer la conservation de la chose pour le vendeur.

Exemple 61B : La chose a été expédiée à l'acheteur par chemin de fer. Avant d'en prendre possession, l'acheteur a découvert en examinant la chose qu'il existait une contravention essentielle au contrat en ce qui concerne sa qualité. Même si l'acheteur a le droit de déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article 30, 1), *a*, en vertu de l'article 61, 2) il est tenu de prendre possession de la chose et d'en assurer la conservation, pourvu que cela puisse être fait sans paiement du prix et sans inconvénients ou frais déraisonnables, et pourvu que le vendeur ou une personne ayant qualité pour prendre la chose en charge pour son compte ne soient pas présents au lieu de destination.

Exemple 61C : Le contrat prévoyait la livraison c.a.f. Lorsque la lettre de change a été présentée à l'acheteur, il n'a pas honoré celle-ci parce que les documents l'accompagnant n'étaient pas conformes au contrat de vente. Dans cet exemple, l'acheteur n'est pas tenu de prendre possession de la chose pour deux raisons. Si la chose n'est pas arrivée et n'a pas été mise à sa disposition au lieu de destination au moment où l'acheteur refuse d'honorer la lettre de change, les dispositions de l'article 61, 2) ne s'appliquent pas du tout. Même si elles devaient s'appliquer, du fait que l'acheteur ne pourrait prendre possession de la chose qu'en payant la lettre de change, il ne serait pas tenu par l'article 61, 2) de prendre possession de la chose et d'en assurer la conservation[105].

Article 62

La partie qui doit prendre des mesures pour assurer la conservation de la chose peut la déposer dans un magasin d'un tiers aux frais de l'autre partie, à condition que les frais qui doivent en résulter ne soient pas déraisonnables.

Droit uniforme antérieur

Article 93 de la LUVI.

COMMENTAIRE

L'article 62 permet à une partie qui doit prendre des mesures pour assurer la conservation de la chose de s'acquitter de son obligation en la déposant dans les magasins d'un tiers. Le magasin doit convenir à l'entreposage des choses du type en question et les frais d'entreposage ne doivent pas être déraisonnables.

Article 63

1) Si l'autre partie a apporté un retard déraisonnable à prendre possession de la chose ou à la reprendre ou à payer les frais de sa conservation, la partie qui doit assurer la conservation de la chose, conformément aux articles 60 et 61, peut la vendre par tous moyens appropriés, sous réserve de notification de son intention de vendre.

2) Si la chose est sujette à une perte ou à une détérioration rapide ou que sa conservation entraînerait des frais déraisonnables, la partie à qui incombe la conservation de la chose, conformément aux articles 60 ou 61, doit raisonnablement s'employer à la vendre. Dans la mesure du possible, elle doit notifier son intention de la vendre.

3) La partie qui vend la chose peut retenir du produit de la vente un montant égal aux frais raisonnables de conservation et de vente de la chose. Elle doit le surplus à l'autre partie.

Droit uniforme antérieur

Articles 94 et 95 de la LUVI.

[103] Comparer avec l'article 61C.

[104] Le paragraphe 2 dispose que l'acheteur "doit . . . prendre possession [de la chose] pour le compte du vendeur". Cela fait, l'obligation d'assurer la conservation de la chose découle du paragraphe 1.

[105] Comparer avec l'exemple 60B.

COMMENTAIRE

1. L'article 63 prévoit que la partie qui est tenue d'assurer la conservation de la chose a le droit de vendre celle-ci.

Droit de vendre, paragraphe 1

2. Aux termes du paragraphe 1, le droit de vendre la chose naît lorsqu'une partie a apporté un retard déraisonnable à prendre possession de la chose ou à la reprendre ou à payer les frais de sa conservation.

3. La vente peut être faite "par tous moyens appropriés" sous réserve de "notification de [l'] intention de vendre". La convention ne précise pas ce qu'il faut entendre par moyens appropriés parce que les conditions varient de pays à pays. Pour déterminer si les moyens utilisés sont appropriés, il convient de se référer aux moyens requis pour les ventes effectuées dans des circonstances analogues en vertu de la loi du pays où la vente a lieu.

4. La loi de l'Etat où la vente visée dans cet article a lieu, y compris les règles de droit international privé, déterminera si la vente attribue à l'acquéreur un titre inconstestable dans le cas où la partie vendant la chose ne s'est pas conformée aux conditions stipulées dans l'article[106].

Chose sujette à perte, paragraphe 2

5. Selon le paragraphe 2, la partie à qui incombe la conservation de la chose doit raisonnablement s'employer à la vendre si la chose est sujette à une perte ou à une détérioration rapide ou que sa conservation entraînerait des frais déraisonnables.

6. L'exemple le plus évident des choses qui doivent être vendues, si possible, parce qu'elles sont sujettes à une perte ou à une détérioration rapide sont les fruits et les légumes frais. Toutefois, la notion de "perte" ne se limite pas à une détérioration ou à une perte effective de la chose mais comprend des situations où la chose risque de perdre rapidement de sa valeur à cause d'un changement des conditions du marché.

7. Le paragraphe 2 exige simplement que la partie responsable s'emploie raisonnablement à vendre la chose. En effet, une chose qui est sujette à une perte ou à une détérioration rapide peut être difficile ou impossible à vendre. De même l'obligation de notifier l'intention de vendre n'existe que dans la mesure où cette notification est possible. Si la chose se détériore rapidement, le temps de procéder à une notification avant la vente risque de faire défaut.

8. Si la partie tenue de vendre la chose en vertu de l'article 63 ne le fait pas, elle est responsable de toute perte ou détérioration résultant de ce manquement.

Droit de rétention du montant des frais, paragraphe 3

9. La partie qui vend la chose peut retenir du produit de la vente un montant égal à tous les frais raisonnables de conservation et de vente de la chose. Elle doit remettre le surplus à l'autre partie. Si la partie qui vend la chose a d'autres droits ou prétentions découlant du contrat ou d'une contravention au contrat, elle peut, conformément au droit national applicable, avoir le droit de différer la remise du surplus à l'autre partie jusqu'au règlement de ces droits ou prétentions.

Chapitre VI. — Transfert des risques

Article 64

Lorsque les risques sont transférés à l'acheteur, celui-ci est tenu de payer le prix nonobstant la perte ou la détérioration de la chose, à moins que ces événements ne soient dus à un fait du vendeur.

[106] Article 7.

Droit uniforme antérieur

Article 96 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 64 introduit les dispositions de la convention qui régissent le transfert des risques de perte.

2. La question de savoir si c'est l'acheteur ou le vendeur qui doit supporter les risques de perte est l'un des problèmes les plus importants que doit résoudre le droit de la vente. S'il est vrai que, dans la plupart des cas, la perte sera couverte par une police d'assurance, les règles d'attribution des risques déterminent quelle est la partie qui devra réclamer l'indemnité à l'assureur, attendre le règlement du sinistre, avec les difficultés que cela suppose sur le plan des disponibilités à court terme, et récupérer les marchandises endommagées. Lorsqu'il n'y a pas d'assurance ou que la couverture est insuffisante, l'attribution des risques a des répercussions encore plus graves.

3. C'est souvent le contrat lui-même qui détermine à qui incombent les risques. En particulier, le moment où le risque est transféré du vendeur à l'acheteur peut être spécifié par l'usage de termes commerciaux comme f.o.b., c.a.f. et c & f[107]. Lorsque des règles relatives déterminant le transfert des risques sont consignées dans le contrat par l'utilisation de termes commerciaux ou par quelque autre moyen, ces règles prévaudront sur les dispositions de la convention[108].

4. L'article 64 énonce la conséquence principale du transfert des risques. Dès que les risques lui sont transférés, l'acheteur est tenu de payer le prix nonobstant la perte ou la détérioration ultérieure de la chose. C'est la réciproque de la règle énoncée à l'article 20, aux termes de laquelle "le vendeur est responsable . . . de tout défaut de conformité qui existe au moment du transfert des risques à l'acheteur".

5. L'obligation de l'acheteur de payer le prix après le transfert des risques nonobstant la perte ou la détérioration de la chose est sous réserve que la perte ou la détérioration ne soit pas due "à un fait du vendeur". La perte ou la détérioration est due à un fait du vendeur si elle est imputable à un vice, même caché, qui existait au moment du transfert des risques.

6. De même, l'acheteur est libéré de l'obligation de payer le prix si la perte ou la détérioration est couverte par une garantie expresse donnée par le vendeur.

Article 65

1) Si le contrat implique un transport de la chose et que le vendeur ne soit pas tenu de la remettre en un lieu de destination déterminé, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise de la chose au premier transporteur pour transmission à l'acheteur.

2) Si, au moment de la conclusion du contrat, la chose est déjà en cours de transport, les risques sont transférés à compter de la remise de la chose au premier transporteur. Toutefois, les risques de perte de la chose vendue en cours de transport ne passent pas à l'acheteur si, au moment de la conclusion du contrat, le vendeur savait ou aurait dû savoir que la chose avait pé-

[107] Par exemple, d'après Incoterms 1953, f.o.b., A4 et B2; c.a.f., A6 et B3 et C & F, A4 et B2, le vendeur supporte les risques jusqu'au moment où la marchandise a effectivement passé le bastingage du navire. A partir de là, les risques passent à l'acheteur.

L'utilisation de ces termes dans un contrat sans référence expresse aux Incoterms ou à quelque autre définition analogue et en l'absence d'une stipulation expresse du contrat déterminant le moment du transfert des risques peut cependant suffire à établir ce moment si le tribunal ou l'organisme d'arbitrage constate l'existence d'un usage. Voir par. 6 du commentaire de l'article 8.

[108] Art. 5.

ri ou avait été détériorée, à moins qu'il n'ait informé l'acheteur de ce fait.

Droit uniforme antérieur

Articles 19, paragraphe 2, 97, paragraphes 1, 99 et 100 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 65 régit le transfert des risques lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose ou lorsque la chose est en cours de voyage au moment de la vente[109].

Le contrat implique un transport de la chose, paragraphe 1

2. Lorsque le contrat de vente implique le transport de la chose et que le vendeur n'est pas tenu de remettre la chose en un lieu de destination déterminé, le transfert des risques s'opère lorsque la chose est remise au [premier] transporteur. Le contrat de vente implique un transport de la chose lorsque le vendeur a l'obligation ou la faculté d'expédier la chose. La chose est remise au transporteur au moment où celui-ci en prend possession, que la chose soit ou non à bord du navire qui la transportera jusqu'à l'acheteur.

3. Toutefois, dans le cas d'un contrat *ex ship*, le vendeur étant tenu de remettre la chose à l'acheteur en un lieu de destination déterminé, c'est-à-dire au port de destination désigné dans le contrat, le transfert des risques est régi par l'article 66, 1) et non par l'article 65, 1).

4. Si la chose doit être transportée par plusieurs transporteurs, "les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise de la chose au premier transporteur pour transmission à l'acheteur". Par conséquent, si la chose est expédiée par chemin de fer ou par camion jusqu'au port où elle sera chargée à bord du navire, le transfert des risques s'opère lorsque la chose est remise à l'entreprise de transports ferroviaires ou routiers.

5. Il importe de noter que la chose doit être remise au premier transporteur "pour transmission à l'acheteur". Dans certains cas, la chose peut être remise au titre de l'exécution d'un contrat de vente sans pour autant être remise pour transmission à l'acheteur. Par exemple, si un vendeur a expédié 10 000 tonnes de blé en vrac pour s'acquitter de l'obligation de livrer 5 000 tonnes à deux acheteurs différents, la chose n'a pas été remise "pour transmission à l'acheteur". Par conséquent, l'article 65, 1) ne s'applique pas et les risques passeraient à l'acheteur en vertu de l'article 66, 1) "à compter du moment où la chose a été mise à sa disposition et où il la retire", c'est-à-dire après l'arrivée de la chose à destination. Cette disposition aurait pour effet de modifier la règle applicable dans certains systèmes juridiques selon laquelle les risques passeraient simultanément aux deux acheteurs au moment de l'expédition et les pertes éventuelles seraient réparties entre eux.

La chose est en cours de transport, paragraphe 2

6. Si la chose était en cours de transport au moment de la conclusion du contrat de vente, le transfert des risques est réputé s'être opéré rétroactivement au moment où la chose a été remise au premier transporteur comme au paragraphe 1. Cette règle procède de considérations purement pratiques. Il serait normalement difficile ou même impossible de déterminer à quel moment précis un dommage que l'on sait être survenu pendant le transport a effectivement été subi. Il est plus simple de considérer que le transfert des risques s'est opéré à un moment où l'état de la chose était connu. De plus, l'acheteur, qui est en possession de la chose au moment où la perte ou le dommage est constaté, est généralement en meilleure position pour présenter une réclamation au transporteur et à l'assureur.

7. La règle du transfert rétroactif des risques ne s'applique pas "si au moment de la conclusion du contrat le vendeur savait ou aurait dû savoir que la chose avait péri ou avait été détériorée, à moins qu'il n'ait informé l'acheteur de ce fait".

[109] L'article 67 modifie l'application de l'article 65 lorsqu'il y a eu contravention essentielle au contrat.

Article 66

1) Dans les cas non visés par l'article 65, les risques sont transférés à l'acheteur à compter du moment où la chose est mise à sa disposition et où il la retire.

2) Si la chose a été mise à disposition de l'acheteur mais que celui-ci ne l'a pas retirée ou qu'il la retirée tardivement et que ce fait constitue une contravention au contrat, les risques sont transférés à l'acheteur à partir du dernier moment où celui-ci aurait pu en retirant la chose éviter de commettre une contravention au contrat. Si le contrat se rapporte à la vente de choses non encore individualisées, la chose n'est réputée avoir été mise à la disposition de l'acheteur que lorsqu'elle aura été manifestement individualisée aux fins du contrat.

Droit uniforme antérieur

Articles 97 et 98 de la LUVI.

COMMENTAIRE

Cas non régis par l'article 65, paragraphe 1

1. L'article 66, 1) gouverne le transfert des risques dans tous les cas où l'article 55 n'est pas applicable[110]. Dans ces cas, "les risques sont transférés à l'acheteur à compter du moment où la chose est mise à sa disposition et où il la retire".

2. Pour qu'il y ait transfert des risques en vertu de l'article 66, 1), l'acheteur doit retirer la chose. Il y a retrait de la chose lorsque l'acheteur en prend matériellement possession ou, si la chose est entre les mains d'un tiers, lorsque est intervenu un acte en conséquence duquel le tiers dépositaire en devient responsable devant l'acheteur. Cet acte peut être la transmission d'un document négociable formant titre (par exemple un récépissé négociable de magasin) ou la reconnaissance par le tiers dépositaire qu'il détient la chose pour le compte de l'acheteur.

L'acheteur contrevient au contrat en ne retirant pas la chose, paragraphe 2

3. Etant donné qu'en vertu de l'article 66, 1) les risques ne passent à l'acheteur que lorsque celui-ci a retiré la chose, il est nécessaire de compléter l'article 66 par un deuxième paragraphe destiné à régler la situation dans laquelle, la chose ayant été mise à la disposition de l'acheteur, celui-ci contrevient au contrat en omettant de la retirer. L'article 66, 2) dispose qu'en pareil cas "les risques sont transférés à l'acheteur à partir du dernier moment où celui-ci aurait pu, en retirant la chose, éviter de commettre une contravention au contrat".

4. L'article 66, 2) contient une deuxième phrase précisant qu'en ce qui concerne les choses non encore individualisées aux fins du contrat au moment où celui-ci est conclu le transfert des risques ne s'opère que lorsque la chose a été manifestement individualisée aux fins du contrat et que l'acheteur a été informé de cette individualisation. Cette disposition tend à empêcher le vendeur d'affecter à l'exécution du contrat des marchandises qui auraient subi un dommage après le transfert des risques opéré conformément à l'article 66, 1). On notera que l'article 66, 2) ne s'applique pas aux contrats impliquant un transport de la chose. Pour la règle s'appliquant à ce type de contrat, voir l'article 16, 1) et le commentaire qui s'y rapporte.

Exemple 66A : L'acheteur doit prendre livraison de 100 cartons de transistors aux magasins du vendeur dans le courant du mois de juillet. Le 1er juillet, le vendeur marque 100 cartons du nom de l'acheteur et les met dans la partie de son magasin réservée aux marchandises prêtes à être retirées ou expédiées. Le 20 juillet, l'acheteur prend

[110] L'article 67 modifie l'application de l'article 66 lorsqu'il y a eu contravention essentielle au contrat.

livraison des 100 cartons. Par conséquent, les risques de perte ont été transférés à l'acheteur le 20 juillet, au moment où il a retiré la chose.

Exemple 66B : Dans le contrat décrit dans l'exemple 66A, l'acheteur n'a retiré les 100 cartons que le 10 août. Les risques de perte lui ont été transférés le 31 juillet à la fermeture des bureaux, c'est-à-dire au dernier moment où il aurait pu prendre livraison de la chose sans commettre une contravention au contrat.

Exemple 66C : Alors que le vendeur, dans le contrat décrit dans l'exemple 66A, aurait dû préparer les 100 cartons pour que l'acheteur puisse en prendre livraison à n'importe quel moment dans le courant du mois de juillet, aucun carton n'a été marqué du nom de l'acheteur ou identifié d'une autre manière aux fins du contrat avant le 15 septembre. L'acheteur en a pris livraison le 20 septembre, c'est-à-dire dans un délai raisonnable après avoir reçu notification que la chose était à sa disposition. Les risques de perte ont été transférés à l'acheteur le 20 septembre, c'est-à-dire à la date à laquelle il a pris livraison de la chose. Ce résultat, différent de celui qui est obtenu à l'exemple 66B, s'explique par le fait que l'acheteur n'avait pas commis de contravention au contrat en ne prenant pas livraison avant le 20 septembre.

Article 67

Si le vendeur a commis une contravention essentielle au contrat, les dispositions des articles 65 et 66 ne portent pas atteinte aux moyens dont l'acheteur dispose en raison de cette contravention.

Droit uniforme antérieur

Article 97, paragraphe 2 de la LUVI.

COMMENTAIRE

1. L'article 67 stipule que les dispositions des articles 65 et 66 concernant le transfert des risques ne portent pas atteinte aux moyens dont l'acheteur dispose en raison d'une contravention essentielle au contrat commise par le vendeur.

2. L'article 67 a pour effet principal de permettre à l'acheteur d'exiger la livraison de marchandises de remplacement en vertu des articles 27 ou 28 ou de déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article 30, 1), *a* ou *b* même si la chose a été perdue ou endommagée après que les risques de perte ont été transférés conformément aux articles 65 ou 66. A cet égard, l'article 67 constitue une exception à l'article 52, 1) de même qu'aux articles 65 ou 66, selon lesquels, sous réserve des trois exceptions énumérées à l'article 52, 2), "l'acheteur perd son droit de déclarer la résolution ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement s'il lui est impossible de restituer la chose dans un état sensiblement identique à celui où il l'a reçue".

3. L'article 67 doit s'entendre compte tenu des articles 23 et 30, 2) car, dans certains des cas donnés en exemple, il apparaît que l'acheteur perd son droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement parce qu'il n'a pas agi dans les délais fixés par ces articles.

Exemple 67A : Le contrat est le même que celui qui est décrit dans l'exemple 66A. L'acheteur doit prendre livraison de 100 cartons de transistors au magasin du vendeur au cours du mois de juillet. Le 1er juillet, le vendeur a marqué 100 cartons au nom de l'acheteur et les a mis dans la partie de son magasin réservée aux marchandises prêtes à être retirées ou expédiées. Le 20 juillet, l'acheteur a pris livraison des 100 cartons et a en même temps payé le prix. Par conséquent, selon l'article 66, 1) les risques de perte ont été transférés à l'acheteur le 20 juillet.

Le 21 juillet, avant que l'acheteur puisse procéder à l'examen requis à l'article 22, 50 des cartons ont été détruits par le feu. En examinant le contenu des 50 cartons restant, l'acheteur a constaté que les transistors qui s'y trouvaient n'étaient pas conformes au contrat au point que le défaut de conformité constituait une contravention essentielle au contrat.

En dépit du fait qu'il n'est pas en mesure de rendre les 100 cartons par suite de l'incendie qui s'est produit après le transfert des risques de perte, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat et recouvrer le prix qu'il a payé.

Exemple 67B : Les faits sont les mêmes que ceux qui sont décrits dans l'exemple 67A, sauf que l'acheteur n'a examiné les 50 cartons de transistors restants que six mois après les avoir reçus. En pareil cas, il ne peut probablement pas déclarer la résolution du contrat car on peut faire valoir, conformément à l'article 23, 1), qu'il n'a pas dénoncé le défaut de conformité "dans un délai raisonnable à partir du moment où il . . . aurait dû le constater" et, en invoquant l'article 30, 2), *b*, qu'il n'a pas déclaré la résolution du contrat "dans un délai raisonnable . . . après qu'il . . . aurait dû avoir connaissance de cette contravention".

Exemple 67C : Remplissant partiellement les obligations qui lui incombent en vertu du contrat décrit dans l'exemple 67A, le vendeur marque, le 1er juillet, 50 cartons de transistors au lieu de 100 prévus dans le contrat.

Le 5 août, avant que l'acheteur ne prenne livraison de la chose, les 50 cartons sont détruits par un incendie dans le magasin du vendeur. Bien que les risques de perte des 50 cartons aient été transférés à l'acheteur le 31 juillet à la fermeture des bureaux[111], si le fait de n'identifier aux fins du contrat que 50 cartons au lieu de 100 constitue une contravention essentielle au contrat, l'acheteur peut encore déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article 67. Toutefois, il doit le faire "dans un délai raisonnable . . . après qu'il a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de cette contravention", sinon il perd le droit de déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article 30, 2), *b*.

Exemple 67D : Alors que le contrat décrit dans l'exemple 67A, le vendeur aurait dû préparer 100 cartons de manière que l'acheteur puisse en prendre livraison à n'importe quel moment au cours du mois de juillet, il n'a en fait marqué aucun carton au nom de l'acheteur ni identifié les cartons d'une autre manière aux fins du contrat avant le 15 septembre. L'acheteur prend livraison des cartons le 20 septembre. Comme indiqué dans l'exemple 66C, les risques de perte sont transférés à l'acheteur le 20 septembre, c'est-à-dire à la date à laquelle il a pris livraison de la chose.

Le 23 septembre la chose est endommagée sans qu'il y ait faute de la part de l'acheteur. Si le retard du vendeur à mettre la chose à la disposition de l'acheteur a constitué une contravention essentielle, l'article 67 stipule que le dommage subi par la chose après le transfert des risques de perte n'empêche pas l'acheteur de déclarer la résolution du contrat. Toutefois, on considérera probablement, en vertu de l'article 30, 2), *a*, que, l'acheteur ayant pris livraison de la chose en la retirant au magasin du vendeur, il a perdu le droit de déclarer la résolution du contrat parce qu'il ne l'a pas fait "dans un délai raisonnable . . . après qu'il a su que la délivrance avait été effectuée".

Exemple 67E : Le contrat est le même que celui de l'exemple 67A, sauf que le vendeur devait expédier la chose f.o.b. pendant le mois de juillet. La chose a été expédié tardivement le 15 septembre. Selon l'article 65, 1) les risques de perte ont été transférés le 15 septembre.

Le 17 septembre la chose est endommagée alors qu'elle se trouve en cours de transport. Le 19 septembre, l'acheteur apprend simultanément que la chose a été expédiée le 15 septembre et qu'elle a été endommagée le 17 septembre. Dans ce cas, si un retard à la livraison constitue une contravention essentielle, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat s'il le fait "dans un délai raisonnable . . . après qu'il a su que la délivrance avait été effectuée"[112], délai qui, dans le cas considéré, serait certainement très court.

---

[111] Voir exemple 66B.

[112] Art. 30, 2), *a*.

4. — Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

Titre ou description	*Cote*
Note du Secrétaire général : projet de commentaire relatif au projet de convention sur la vente internationale des marchandises	A/CN.9/WG.2/WP.22
Ordre du jour provisoire et notes y relatives	A/CN.9/WG.2/WP.24
Observations et propositions de l'observateur de la Norvège concernant les dispositions du projet de convention sur la vente internationale des marchandises que le Groupe de travail a approuvées à ses six premières sessions ou renvoyées à une session ultérieure pour examen	A/CN.9/WG.2/WP.25
Rapport du Groupe de rédaction : Première partie. Dispositions de fond. Chapitre I. Domaine d'application	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.1 et Add.1 à 8
Projet de rapport du Groupe de travail, Genève 5-16 janvier 1976	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.2 et Add.1 et 2

II. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX

1. — Rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur les travaux de sa quatrième session (New York, 2-12 février 1976) [A/CN.9/117]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1-7
DÉLIBÉRATIONS ET CONCLUSIONS	8-116
A. — Prescription des actions (article 79)	11-30
B. — Perte de l'effet (articles 80 à 86)	31-58
C. — Domaine d'application; forme (articles 1 à 3)	59-79
D. — Interprétation (articles 4, 5 et 7 à 11)	80-116
I. — Dispositions générales	80-87
II. — Interprétation des conditions de forme	88-111
III. — Insertion d'éléments destinés à compléter un instrument incomplet	112-116
TRAVAUX FUTURS	117-118

Introduction

1. Comme suite aux décisions prises par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), le Secrétaire général a établi un "projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, accompagné d'un commentaire" (A/CN.9/WG.IV/WP.2)[1]. A sa cinquième session (1972), la Commission a créé un Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux. La Commission a demandé que le projet de loi uniforme susmentionné soit soumis au Groupe de travail et elle a chargé celui-ci d'établir le projet définitif[2].

2. Le Groupe de travail a tenu sa première session à Genève, en janvier 1973. A cette session, il a examiné les articles du projet de loi uniforme concernant le transfert et la négociation (art. 12 à 22), les droits et obligations des signataires (art. 27 à 40) et la définition et les droits du "porteur" et du "porteur protégé" (art. 5, 6 et 23 à 26)[3].

3. Le Groupe de travail a tenu sa deuxième session à New York, en janvier 1974. A cette session, il a poursuivi l'examen des articles du projet de loi uniforme relatifs aux droits et obligations des signataires (art. 41 à 45) et il a examiné les articles concernant la présentation, le refus d'acceptation ou de paiement et les recours, y compris les effets juridiques du protêt et de l'avis de refus (art. 46 à 62)[4].

4. La troisième session a eu lieu à Genève en janvier 1975. A cette session, le Groupe de travail a poursuivi l'examen des articles concernant l'avis de refus d'acceptation ou de paiement (art. 63 à 66). Il a également examiné les dispositions concernant la somme due au porteur et au signataire qui a payé l'effet (art. 67 et 68) ainsi que les dispositions concernant les cas dans lesquels un signataire est libéré de ses obligations (art. 69 à 78)[5].

5. Le Groupe de travail a tenu sa quatrième session au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 2 au 12 février 1976. Il se compose de huit des pays membres de la Commission, dont les noms suivent : Egypte, Etats-Unis d'Amérique, France, Inde, Mexique, Nigéria, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques. A l'exception de l'Egypte, tous les membres du Groupe de travail étaient représentés. Etaient également présents lors de cette session des observateurs des pays suivants membres de

[1] Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17* (A/8417), CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971), par. 35 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A). Pour un bref historique de la question jusqu'à la quatrième session de la Commission, voir A/CN.9/53, par. 1 à 7; rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17* (A/8717), CNUDCI, rapport sur la cinquième session (1972), par. 61,2, *c* (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A).

[2] CNUDCI, rapport sur la cinquième session (1972), par. 61, 1, *a*.

[3] Rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa première session (Genève, 8-19 janvier 1973), A/CN.9/77 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1).

[4] Rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa deuxième session (New York, 7-18 janvier 1974), A/CN.9/86 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, deuxième partie, II, 1).

[5] Rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa troisième session (Genève, 6-17 janvier 1975), A/CN.9/99 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, II, 1).

la Commission : Argentine, Autriche, Bulgarie, Hongrie, Kenya, Philippines et République fédérale d'Allemagne, ainsi que des observateurs du Fonds monétaire international, de la Conférence de droit international privé de La Haye, de la Chambre de commerce internationale et de la Fédération européenne de banque.

6. Le Groupe de travail a élu le Bureau suivant :

Président : M. René Roblot (France);

Rapporteur : M. Roberto Mantilla-Molina (Mexique).

7. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants : ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.IV/WP.5); projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, accompagné d'un commentaire (A/CN.9/WG.IV/WP.2)[6]; projet de texte de l'article 79 de la loi uniforme (A/CN.9/WG.IV/CRP.9); rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa première session (A/CN.9/77)[7]; rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa deuxième session (A/CN.9/86)[8]; et rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session (A/CN.9/99)[9].

Délibérations et conclusions

8. Comme il l'a fait lors de ses précédentes sessions, le Groupe de travail a décidé de concentrer ses efforts sur les problèmes de fond que soulève le projet de loi uniforme et de prier le Secrétariat d'établir une version révisée des articles dont le Groupe de travail indiquerait au cours de ses délibérations qu'ils doivent être modifiés quant au fond ou quant à la forme.

9. Au cours de sa session, le Groupe de travail a examiné les articles 79 à 86 ainsi que les articles 1 à 11 du projet de loi uniforme. Il a ainsi achevé son examen en première lecture du projet de loi uniforme. Un résumé des délibérations du Groupe et les conclusions auxquelles il est parvenu figurent aux paragraphes 11 à 116 du présent rapport.

10. A la clôture de sa session, le Groupe de travail a adressé ses remerciements aux représentants des institutions internationales bancaires et commerciales qui sont membres du Groupe d'étude de la CNUDCI sur les paiements internationaux pour l'aide qu'ils avaient apportée au Groupe et au Secrétariat. Le Groupe a exprimé l'espoir qu'il continuerait à bénéficier de l'expérience et des services des membres du Groupe d'étude tout au long des dernières phases du projet en cours.

A. — Prescription des actions

"*Article 79*

"1. Le droit d'action découlant d'un effet ne peut plus être exercé

"*a*) Contre l'accepteur, le souscripteur ou son avaliseur après l'expiration d'un délai de quatre ans;

"*b*) Contre l'endosseur, le tireur ou son avaliseur après l'expiration d'un délai de deux mois.

"Ces délais sont l'un et l'autre dénommés ci-après "délai de prescription".

"2. Le délai de prescription commence à courir à la date à partir de laquelle l'action peut être exercée.

"3. *a*) L'action du porteur contre l'accepteur, le souscripteur, un endosseur ou son avaliseur peut être exercée à partir de la date du protêt. En cas de dispense de protêt, cette action peut être exercée à partir de la date du refus si l'effet a été refusé à l'acceptation et à la date de l'échéance s'il a été refusé au paiement, étant entendu toutefois que, dans le cas visé au paragraphe 2, *b*, de l'article 61, l'action peut être exercée à l'expiration d'un délai de trente jours après l'échéance ou, dans le cas d'un effet payable à vue, de trente jours après l'expiration du délai de présentation du paiement.

"*b*) L'action d'un endosseur, du tireur ou de leur avaliseur contre l'accepteur ou son avaliseur peut être exercée à partir de la date à laquelle l'effet est accepté et payé.

"*c*) L'action d'un endosseur ou son avaliseur contre un autre endosseur, le tireur ou leur avaliseur peut être exercée à partir de la date à laquelle l'effet est accepté et payé.

"4. Lorsque le signataire pouvant exercer l'action accomplit avant l'expiration du délai de prescription tout acte qui, d'après la loi de la juridiction dans laquelle le signataire obligé a sa résidence habituelle ou son établissement, a pour effet de suspendre ou de rouvrir le délai de prescription, ce délai cesse de courir ou recommence à courir, selon le cas.

"5. Lorsqu'un signataire obligé accomplit avant l'expiration du délai de prescription tout acte qui, d'après la loi de la juridiction dans laquelle il a sa résidence habituelle ou son établissement, constitue une reconnaissance de ses obligations en vertu de l'effet, le délai de prescription recommence à courir.

"6. En tout état de cause, le fait pour un signataire pouvant exercer une action d'envoyer à un signataire obligé, avant l'expiration du délai de prescription, une notification écrite, signée et datée indiquant :

"*a*) Qu'elle est envoyée en application de l'article 79; et

"*b*) Qu'il exige le paiement;

a pour effet de faire cesser, à partir de la date de cet envoi, le cours du délai de prescription à l'égard du signataire obligé.

"7. Lorsqu'en raison de circonstances qui ne lui sont pas imputables, et qu'il ne pouvait ni éviter ni surmonter, le signataire pouvant exercer l'action est dans l'impossibilité de faire cesser ou de rouvrir le cours de la prescription, le délai de prescription :

"*a*) Est prolongé de six mois à partir du moment où lesdites circonstances ont cessé d'exister dans le

[6] *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 2.
[7] *Ibid.*, deuxième partie, II, 1.
[8] *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, deuxième partie, II, 1.
[9] *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, II, 1.

cas d'une action contre l'accepteur ou ses avaliseurs; ou

"*b*) Recommence à courir dans le cas d'une action contre un endosseur, le tireur ou leur avaliseur.

"8. La cessation ou la reprise du cours de la prescription ne touche que le signataire à l'égard duquel le délai de prescription a été interrompu."

11. Cet article prévoit des règles particulières concernant le délai dans lequel une action découlant d'un effet peut être exercée. Selon cet article, une action ne peut plus être exercée contre un signataire obligé à titre principal (l'accepteur ou le souscripteur) après l'expiration d'un délai de quatre ans, et contre des signataires obligés à titre subsidiaire (les endosseurs, les avaliseurs et le tireur) après l'expiration d'un délai de deux mois. Le délai de prescription commence à courir à la date de laquelle l'action peut être exercée. Le paragraphe 3 énonce les dispositions concernant la date à partir de laquelle une action peut être exercée contre un signataire obligé. Les paragraphes 4 à 6 stipulent des règles sur la suspension et la réouverture du délai de prescription. Le paragraphe 7 traite du cas particulier de la force majeure.

12. Le Groupe de travail a examiné, s'agissant de la prescription des actions découlant d'un effet, les trois possibilités suivantes :

a) Ne pas introduire dans la loi uniforme de dispositions spécialement applicables aux effets de commerce internationaux et laisser aux législations nationales le soin de régler la question;

b) Introduire dans la loi uniforme des dispositions détaillées allant dans le sens de l'article 79 proposé;

c) Ne prévoir dans la loi uniforme que le délai ou les délais dans lesquels une action doit être exercée et la date à partir de laquelle le délai de prescription commence à courir, suivant en cela les articles 70 et 71 de la loi uniforme de Genève concernant la lettre de change et le billet à ordre.

13. Le Groupe de travail a été d'avis qu'il conviendrait, dans un souci d'uniformité, que la loi uniforme prévoie des dispositions particulières concernant le délai dans lequel une action doit être exercée et la date à partir de laquelle ce délai commence à courir. Le Groupe a estimé qu'il ne serait pas possible de stipuler des règles particulières régissant des questions comme celles de la suspension et de l'interruption du délai.

Action du porteur contre l'accepteur, le souscripteur et leur avaliseur

a) *Durée du délai de prescription*

14. Le consensus général a été qu'un délai de quatre ans, comme proposé à l'article 79, était acceptable.

15. Un représentant a été favorable à un délai de trois ans et a réservé sa position à cet égard.

b) *Date à partir de laquelle le délai commence à courir*

16. Le Groupe de travail est convenu que, dans le cas d'un effet payable à une date déterminée, le délai devrait commencer à courir à la date de l'échéance.

17. Dans le cas d'un effet payable à vue, le Groupe de travail a examiné la possibilité de faire courir le délai à partir de l'une des dates suivantes :

i) La date à laquelle l'effet a été émis;

ii) Le lendemain du jour où l'effet a été créé;

iii) La date à laquelle l'effet a été accepté;

iv) Le premier jour où le porteur pouvait demander le paiement de l'effet conformément aux termes de celui-ci; et

v) La date à laquelle l'effet a été présenté au paiement.

18. Le Groupe de travail n'a pas pu parvenir à un consensus sur la date à laquelle le délai de prescription devrait commencer à courir pour les actions découlant d'un effet payable à vue. Selon une opinion, la possibilité d'agir contre l'accepteur d'une lettre de change ou le souscripteur d'un billet à ordre devrait être ouverte à partir de la date à laquelle l'effet, signé par l'accepteur ou le souscripteur, a été remis au bénéficiaire. Selon une autre opinion, une action contre l'accepteur ou le souscripteur ne devrait pouvoir être exercée qu'à partir de la date à laquelle le paiement a été demandé et refusé. Selon une autre opinion encore, la possibilité d'agir devrait exister à partir de la date à laquelle l'effet a été créé, mais le délai de prescription ne devrait pas inclure le jour à partir duquel le délai a commencé à courir; le projet de loi uniforme devrait donc prévoir une disposition générale inspirée de l'article 73 de la loi uniforme de Genève concernant la lettre de change et le billet à ordre.

19. De l'avis de la majorité, il devrait y avoir une même règle et on devrait aboutir à un même résultat dans le cas d'un effet payable à une date déterminée comme dans celui d'un effet payable à vue, et la date à partir de laquelle le délai commence à courir devrait être la date de l'échéance. La date d'échéance d'une lettre de change payable à vue devrait être la date à laquelle la lettre de change a été présentée au paiement.

20. Le Groupe de travail est convenu que si un billet à ordre payable à vue ou une lettre de change acceptée payable à vue n'était pas présenté dans le délai d'un an prévu à l'article 53, *e*, la date à partir de laquelle il y aurait lieu de calculer le délai de quatre ans devrait être la date d'expiration du délai d'un an dans lequel l'effet aurait dû être présenté au paiement.

Action du porteur contre l'endosseur et le tireur

a) *Durée du délai de prescription*

21. Le Groupe de travail a estimé que la durée du délai de prescription pour toute action du porteur contre des signataires antérieurs devait être la même que celle prévue pour l'action du porteur contre l'accepteur, à savoir de quatre ans.

b) *Date à laquelle le délai commence à courir*

22. Les membres du Groupe de travail se sont accordés à penser que pour toute action du porteur contre des signataires obligés à titre subsidiaire, le délai de quatre ans devait commencer à courir, pour tous ces

signataires, à compter de la date à laquelle un signataire assumait pour la première fois des obligations en vertu de l'effet. Il a été entendu qu'en cas de refus d'acceptation ou de paiement, cette date devrait être celle du protêt effectué en bonne et due forme. En cas de dispense du protêt, cette date devrait être celle à laquelle l'effet avait été refusé.

Action des signataires obligés à titre subsidiaire

a) *Durée du délai de prescription*

23. Le Groupe de travail est convenu que le délai de prescription pour toute action d'un endosseur contre un autre endosseur ou contre le tireur devrait être de quatre ans. Toutefois, le Groupe a estimé que l'endosseur ou le tireur d'une lettre de change ou l'endosseur d'un billet à ordre devaient encore pouvoir exercer une action contre l'accepteur ou le souscripteur respectivement dans un délai d'un an à compter du jour où l'endosseur ou le tireur avait accepté et payé la lettre de change ou le billet à ordre ou à compter du jour où une action avait été intentée contre eux. Une règle de ce genre permettrait d'éviter qu'un signataire obligé à titre subsidiaire soit victime d'une injustice dans le rare cas où il serait poursuivi vers la fin du délai de quatre ans.

b) *Date à laquelle le délai commence à courir*

24. Le Groupe de travail a estimé que le délai de quatre ans devait être calculé de la même manière que celui applicable pour une action du porteur contre des signataires obligés à titre subsidiaire. Le point de départ du délai additionnel d'un an devrait être celui qui est indiqué au paragraphe 23 ci-dessus.

Disposition générale concernant la date à laquelle un délai commence à courir

25. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'envisager, lorsqu'il remanierait le libellé de l'article 79 compte tenu des conclusions du Groupe, la possibilité de remplacer les règles détaillées relatives à la date à compter de laquelle le délai devait commencer à courir par une règle générale prévoyant que celui-ci commencerait à courir à compter de la date à laquelle un signataire assumait pour la première fois l'obligation de payer l'effet.

Suspension et interruption du délai de prescription

26. Le Groupe de travail a reconnu que dans certains systèmes juridiques le délai de prescription pouvait être suspendu ou interrompu par un acte du créancier ou du débiteur. Le Groupe a examiné les deux questions suivantes :

a) Si la loi uniforme devrait prévoir des dispositions spéciales en ce qui concerne les causes et les conséquences d'une suspension ou d'une interruption du délai dans lequel pouvaient être exercées les actions découlant d'un effet de commerce international, ainsi que les effets de la force majeure;

b) Au cas où la réponse à la question *a* serait négative et où on s'en remettrait donc à la législation nationale pour régler la question, si la loi uniforme devrait comporter une disposition expresse à cet effet.

27. A propos de la question *a*, le Groupe de travail a estimé que les questions relatives aux causes et aux conséquences de la suspension et de l'interruption du délai de prescription posaient des problèmes complexes qui ne pouvaient pas être résolus convenablement dans le cadre d'une loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux et devaient donc être laissées du ressort des législations nationales.

28. A propos de la question *b*, le Groupe de travail a convenu qu'une référence expresse à la législation nationale serait nécessaire car, dans certains systèmes juridiques, l'absence d'une telle référence aurait pour résultat que les effets d'une suspension ou d'une interruption ne seraient pas reconnus.

29. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de rédiger une disposition s'inspirant de l'article 17 de l'annexe II de la Convention de Genève relative aux lettres de change et aux billets à ordre, selon lequel c'est à la législation de chacune des Hautes Parties contractantes qu'il appartient de déterminer les causes d'interruption et de suspension de la prescription des actions résultant d'une lettre de change dont ses tribunaux ont à connaître. Le Groupe a estimé que cette disposition devait être étendue aux autres questions pouvant se poser à propos de la prescription, comme la question de savoir si l'interruption ou la suspension d'un délai de prescription devait toucher tous les signataires obligés ou uniquement le signataire à l'égard duquel le délai de prescription avait été interrompu.

Prescription des actions résultant de causes autres qu'un effet

30. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si des actions découlant de causes autres qu'un effet mais liées à celui-ci devaient être soumises à un délai de prescription déterminé. Ces actions pouvaient être exercées soit en relation avec la transaction de base, soit avec celles prévues dans la loi uniforme (à savoir aux articles 22, 42 et 66). Le Groupe a estimé qu'il convenait de laisser à la législation nationale le soin de réglementer le délai de prescription pour ces actions.

B. — Perte de l'effet

31. En vertu de la loi uniforme, c'est le porteur qui est titulaire des droits découlant d'un effet. Le paragraphe 6 de l'article 5 définit le porteur comme étant le bénéficiaire ou l'endossataire d'un effet qui en a possession. La question se pose donc de savoir quels sont les droits éventuels d'un porteur qui a perdu la possession de l'effet. Les articles 80 à 85 contiennent des dispositions spéciales concernant les droits et les obligations d'un "porteur" qui a perdu l'effet (désigné ci-après par l'expression "ancien porteur") et du signataire qui paye l'effet perdu.

32. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si la loi uniforme devait contenir des dispositions pour les cas où l'effet est perdu. On a fait remarquer que cette question avait de l'importance dans la pratique et relevait bien du droit des effets de commerce. En outre, la législation des pays qui avaient prévu la question de la perte de l'effet variait considérablement et il serait donc bon de fixer un régime uniforme. On a également noté que la législation de certains pays prévoyait la possibilité d'annuler un effet perdu par suite de vol, de destruction ou de toute autre manière. Le Groupe a été d'avis qu'on ne pouvait pas, en ce qui concerne les effets de commerce internationaux, adopter la solution de l'annulation car cette dernière a lieu sur la base d'une décision judiciaire qui ne serait pas nécessairement connue dans les pays autres que celui où la décision aurait été rendue. Par conséquent, le Groupe a décidé que la loi uniforme devrait contenir des dispositions allant dans le sens de celles qui figurent aux articles 80 à 85 du projet de loi uniforme dont il était saisi.

"*Article 80*

"1. En cas de perte [par suite de destruction, de détention illicite ou de toute autre manière], la personne ayant perdu l'effet a, sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, le même droit au paiement que si elle en avait eu possession.

"2. *a*) La personne qui demande le paiement d'un effet perdu doit établir par écrit, selon les modalités que le signataire auquel le paiement est demandé jugera acceptables :

i) Le fait qu'elle avait droit au paiement lorsqu'elle était en possession de l'effet;

ii) Les circonstances qui empêchent la production de l'effet;

iii) La teneur de l'effet perdu.

"*b*) Le signataire auquel le paiement d'un effet perdu est demandé peut exiger de la personne qui demande le paiement de fournir une caution en vue de le dédommager du préjudice qu'il pourra subir du fait du paiement ultérieur de l'effet perdu.

"*c*) La nature et les modalités de la caution sont déterminées d'un commun accord entre la personne qui demande le paiement et le signataire auquel le paiement est demandé. A défaut d'accord, la nature et les modalités de la caution sont déterminées par le tribunal.

"*d*) Lorsqu'une caution ne peut être fournie, le tribunal peut ordonner au signataire auquel le paiement est demandé de déposer le montant de l'effet perdu, ainsi que tous les intérêts et frais pouvant être réclamés en vertu des articles 67 ou 68 auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente. Ce dépôt vaudra paiement à la personne qui l'a demandé."

33. Les principes qui sont à la base de l'article 80 sont les suivants :

a) La perte d'un effet ne doit pas priver l'ancien porteur des droits qu'il aurait eus s'il était resté en possession de l'effet;

b) Le signataire obligé par l'effet perdu ne doit pas courir le risque d'avoir à payer deux fois l'effet, c'est-à-dire à l'ancien porteur et au porteur en possession de l'effet.

Le principe énoncé sous *a* se traduit par la disposition selon laquelle l'ancien porteur a les mêmes droits au paiement de l'effet que s'il ne l'avait pas perdu (voir par. 1). Le principe énoncé sous *b* prend effet dans la disposition selon laquelle le signataire auquel le paiement d'un effet perdu est demandé peut exiger de l'ancien porteur qu'il lui fournisse une caution en vue de le dédommager du préjudice qu'il pourrait subir s'il devait payer une seconde fois l'effet au porteur en possession de ce dernier.

Paragraphe 1

34. Le Groupe de travail s'est demandé si le mot "perte" suffisait ou s'il fallait l'expliquer par les mots "par suite de destruction, de détention illicite ou de toute autre manière", qui avaient été placés entre crochets. Le Groupe a été d'avis que le mot "perte" au paragraphe 1 devrait être expliqué comme indiqué dans le texte actuel. Le Groupe a demandé au Secrétariat d'examiner s'il serait préférable de définir le terme "perte" dans un paragraphe distinct.

35. Des membres du Groupe ont estimé que le membre de phrase "a le même droit au paiement que si elle en avait eu possession" n'exprimait peut-être pas bien l'idée que la perte de l'instrument ne pouvait pas être invoquée comme moyen de défense par un signataire obligé par l'effet. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'examiner la possibilité de reformuler ce paragraphe de manière que cette idée soit clairement exprimée.

Paragraphe 2, a

36. Le Groupe de travail a noté que l'alinéa *a* du paragraphe 2 introduisait un élément subjectif dans la mesure où l'ancien porteur était tenu d'établir certains faits selon les modalités "que le signataire auquel le paiement est demandé jugera acceptables". Le Groupe a conclu que la question de savoir si l'établissement de certains faits était acceptable aux fins de l'article 80 devait être tranchée sur la base de critères objectifs. Il a demandé au Secrétariat de modifier le libellé de ce paragraphe en conséquence.

Paragraphe 2, a, *i*

37. Le Groupe de travail a décidé que l'alinéa *a*, i) devait être modifié comme suit : "Le fait qu'elle aurait eu droit au paiement si elle avait été en possession de l'effet".

Paragraphe 2, a, *ii*

38. Le Groupe de travail a jugé cette disposition acceptable.

Paragraphe 2, a, *iii*

39. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de revoir cette disposition et de déterminer quels éléments

devaient être indiqués "par écrit", comme prévu à l'alinéa *a* du paragraphe 2.

Paragraphe 2, b

40. Le Groupe de travail a jugé cette disposition acceptable. Toutefois, il a été suggéré que dans le texte anglais le mot "*request*" soit remplacé par le mot "*require*".

Paragraphe 2, c

41. Le Groupe de travail a jugé cette disposition acceptable. Il a été cependant d'avis que le tribunal devrait jouir de pouvoirs discrétionnaires plus larges et devrait être libre de décider si la caution était exigible dans un cas déterminé et quelles en seraient la durée et les modalités.

Paragraphe 2, d

42. Le Groupe de travail a jugé ce paragraphe acceptable quant au fond. Toutefois, il a estimé qu'il fallait y ajouter une clause selon laquelle le tribunal pourrait utiliser son pouvoir discrétionnaire pour fixer la durée pendant laquelle le montant resterait en dépôt.

"*Article 81*

"1. Le signataire qui a payé un effet perdu et auquel l'effet est ultérieurement présenté au paiement par une autre personne doit notifier ladite présentation à la personne payée.

"2. Cette notification doit être adressée le jour où l'effet est présenté ou l'un des deux jours ouvrables qui suivent et indiquer le nom de la personne ayant présenté l'effet ainsi que la date et le lieu de la présentation.

"3. Le signataire qui a payé l'effet perdu et qui ne donne pas notification est responsable envers la personne payée de tout préjudice que celle-ci pourra subir de ce fait (sans que le montant total des dommages-intérêts puisse dépasser le montant de l'effet)."

43. Cet article impose au signataire qui a payé l'effet à l'ancien porteur l'obligation de lui notifier une présentation ultérieure de l'effet au paiement. Si le signataire ne le fait pas, il est responsable de tout préjudice subi. Cette disposition a pour objet de protéger les droits que l'ancien porteur peut avoir sur l'effet et de lui permettre de réclamer l'effet au porteur. Si l'ancien porteur réclame l'effet, le signataire qui a payé l'effet perdu peut invoquer contre une demande de paiement de la part du porteur le droit de l'ancien porteur sur l'effet (voir par. 3 de l'article 24).

44. Le Groupe de travail s'est déclaré généralement en accord avec cette disposition. Il a cependant estimé que l'article 81 devrait être complété par une disposition, conçue dans l'esprit de l'article 65, concernant les cas dans lesquels le retard dans la communication de l'avis est excusable ou l'obligation de donner avis cesse.

"*Article 82*

"1. Le signataire qui a payé un effet perdu et qui est par la suite libéré de ses obligations découlant de l'effet a droit :

"*a*) Lorsqu'une caution a été fournie, à dédommagement;

"*b*) Lorsque le montant de l'effet a été déposé auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente à réclamer le montant ainsi déposé.

"2. Lorsque le montant de l'effet a été déposé auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente et n'a pas été réclamé conformément à l'alinéa *b* du paragraphe 1 du présent article dans le délai prévu à l'article 79, la personne au profit de laquelle le montant de l'effet a été déposé peut demander au tribunal ayant prescrit le dépôt d'ordonner que le montant déposé lui soit versé. Le tribunal accède à cette demande selon les modalités et conditions qu'il détermine."

45. Le paragraphe 1 de cet article traite du droit du signataire qui a payé l'ancien porteur à se rembourser sur la caution si, après ce paiement, l'effet perdu est présenté au paiement par un porteur et qu'il est payé. Le paragraphe 2 s'applique au cas où un signataire payant conformément à l'article 80 a déposé le montant auprès d'un tribunal ou d'une autre autorité compétente (voir par. 2, *d*, de l'article 80) et où le montant n'a pas été réclamé dans le délai prévu à l'article 79. Dans ce cas, l'ancien porteur peut demander au tribunal que la somme lui soit remboursée.

Paragraphe 1

46. Le Groupe de travail s'est déclaré en accord avec l'article 82 quant au fond. Il a cependant fait observer que le libellé actuel ne faisait pas ressortir assez clairement que :

a) Les mots "le signataire qui a payé un effet perdu" se référaient à un signataire qui a payé un effet perdu conformément aux dispositions de l'article 80; et que

b) Les mots "et qui est par la suite libéré de ses obligations" couvraient non seulement le cas d'un second paiement par le signataire qui avait payé l'ancien porteur, mais aussi d'autres cas dans lesquels les droits dudit signataire ont été altérés, par exemple lorsque ce signataire ne pouvait plus exercer le droit de recours contre des signataires précédents. Par exemple : un endosseur paie l'ancien porteur et reçoit une caution. L'effet est ensuite présenté au tireur et payé par celui-ci. L'endosseur devrait être en mesure, aux termes de l'article 82, d'obtenir un dédommagement puisqu'il ne peut exercer un droit de recours contre le tireur.

Le Groupe a prié le Secrétariat de modifier le libellé du paragraphe 1 en conséquence.

Paragraphe 2

47. Le Groupe de travail a estimé que le libellé du paragraphe 2 devrait être modifié afin de faire ressortir que le tribunal, agissant conformément au paragra-

phe 2, *d*, de l'article 80, n'est pas tenu de désigner le bénéficiaire du montant déposé. En outre, la portée du paragraphe 2 devrait être élargie afin d'inclure le cas où une caution a été fournie.

48. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'examiner l'opportunité d'élargir la portée du paragraphe 2, *d*, de l'article 80 en conférant au tribunal un pouvoir discrétionnaire plus étendu; dans ce cas, le paragraphe 2 de l'article 82 serait peut-être superflu.

"*Article 83*

"La personne qui demande le paiement d'un effet perdu effectue le protêt pour refus de paiement en utilisant une copie de l'effet perdu ou un document écrit établissant les éléments de l'effet perdu selon les conditions énoncées aux paragraphes 2 ou 3 de l'article premier."

49. Le fait que l'effet est perdu ne dispense pas l'ancien porteur de l'obligation d'effectuer le protêt pour refus d'acceptation ou de paiement. L'article 83 énonce les règles sur la manière dont le protêt doit être effectué dans un pareil cas.

50. On a soulevé la question de savoir si le fait que l'effet était perdu dispensait l'ancien porteur d'effectuer le protêt. Le Groupe de travail a conclu que si la loi uniforme exige, comme c'est le cas actuellement, que le protêt soit effectué afin d'établir la responsabilité des signataires obligés à titre subsidiaire, le protêt doit également être exigé en cas de refus de paiement d'un effet perdu.

51. On a noté que, selon l'article 83, le protêt est dûment effectué quand sont utilisés une copie de l'effet perdu ou un document écrit établissant les éléments de l'effet perdu et que ces éléments correspondent à des conditions de forme qui, aux termes de l'article premier, font de l'instrument écrit un effet de commerce international. Le Groupe de travail a été d'avis que lorsqu'il existe une copie de l'effet perdu, cette copie peut être utilisée aux fins du protêt. Toutefois, il a estimé que les éléments du document écrit à utiliser aux fins du protêt devaient être identiques aux éléments de l'écrit exigés au paragraphe 2 de l'article 80.

52. La question s'est posée de savoir quelles seraient les conséquences juridiques de l'impossibilité pour l'ancien porteur d'effectuer le protêt par suite du refus de la personne autorisée à certifier le refus de paiement de dresser un protêt authentique. Le Groupe de travail a estimé que si le refus d'établir un protêt authentique était motivé par l'inexistence de l'effet ou l'impossibilité de reconstituer certains éléments de l'effet perdu, l'ancien porteur serait dispensé d'effectuer le protêt comme prévu à l'article 61.

"*Article 84*

"La personne qui reçoit le paiement de l'effet perdu conformément aux dispositions de l'article 80 acquitte et remet à la personne qui effectue le paiement le document écrit prévu à l'alinéa *a*, iii, du paragraphe 2 de l'article 80."

53. L'article 84 énonce la règle selon laquelle la personne qui reçoit le paiement d'un effet perdu a une obligation semblable à celle de la personne qui reçoit le paiement d'un effet qui n'est pas perdu [art. 70, 2)]. Dans le cas d'un effet perdu, la personne qui reçoit le paiement doit acquitter et remettre à la personne qui effectue ce paiement le document écrit prévu à l'article 80.

54. Le Groupe de travail a jugé l'article 84 acceptable à condition :

a) Que l'on en supprime la référence au paragraphe 2, *a*, iii, de l'article 80; et

b) Que l'on ajoute les mots "et tout protêt authentique" à la fin de l'article.

"*Article 85*

"Le signataire ayant payé un effet perdu conformément aux dispositions de l'article 80 a, lorsqu'il apporte la preuve dudit paiement, les mêmes droits que s'il avait été en possession de l'effet."

55. L'article 85 confère aux signataires qui ont payé et accepté un effet perdu les mêmes droits que ceux qui appartiennent à l'ancien porteur en vertu de l'article 80. Ainsi, lorsqu'en cas de refus de paiement par l'accepteur un endosseur paie l'ancien porteur, il a à son tour envers les signataires antérieurs les mêmes droits au regard de l'effet perdu qu'il aurait eus s'il avait acquis la possession de l'effet au moment du paiement.

56. Le Groupe de travail a jugé l'article 85 acceptable. Toutefois, il a été d'avis qu'il n'était pas nécessaire pour le signataire ayant payé l'effet de fournir la preuve de ce paiement puisqu'il serait alors en possession du document acquitté visé à l'article 84. Par conséquent, les mots "lorsqu'il apporte la preuve dudit paiement" devraient être supprimés.

"*Article 86*

"[*a*) Lorsque l'effet est perdu par le bénéficiaire ou par son endossataire pour recouvrement, que ce soit par suite de destruction, de détention illicite ou de toute autre manière, le bénéficiaire a, lorsqu'il apporte la preuve que lui-même ou son endossataire pour recouvrement a perdu l'effet, le droit de demander au titreur ou au souscripteur d'émettre un double de l'effet perdu. Lorsqu'il émet ce double, le tireur ou le souscripteur peut exiger du bénéficiaire qu'il fournisse une caution pour le dédommager du préjudice qu'il pourra subir du fait du paiement ultérieur de l'effet perdu.

"*b*) La nature et les modalités de la caution sont déterminées d'un commun accord entre le tireur ou le souscripteur qui émet le double d'un effet perdu et le bénéficiaire. A défaut d'accord, la nature et les modalités de la caution sont déterminées par le tribunal.

"*c*) i) Lorsqu'il émet le double d'une lettre de change ou d'un billet à ordre perdu, le tireur ou le souscripteur peut y apposer la mention "double" (ou une expression analogue).

"ii) Lorsqu'un effet porte une mention indiquant qu'il s'agit d'un double, ledit effet est considéré comme soumis aux dispositions de la présente loi, étant entendu toutefois que le double d'une lettre de change ou d'un billet à ordre perdu ne peut être négocié qu'aux fins de recouvrement.

"*d*) Le tireur ou le souscripteur qui refuse d'émettre un double d'un effet perdu est responsable de tout préjudice que le bénéficiaire pourra subir de ce fait (sans que le montant total des dommages-intérêts puisse dépasser le montant de l'effet perdu).]"

57. L'article 80 confère à l'ancien porteur le droit d'exiger le paiement au moment de l'échéance de l'effet perdu. Selon l'article 86, l'ancien porteur a le droit de demander au tireur ou au souscripteur d'émettre un double de l'effet perdu. Comme il n'y a pas concurrence entre les droits conférés à l'ancien porteur en vertu des articles 80 et 86, celui-ci a la possibilité de choisir entre deux solutions. L'article 86 établit alors la procédure à suivre lorsqu'un double est émis : le tireur ou le souscripteur peuvent exiger de l'ancien porteur qu'il fournisse une caution pour les dédommager du préjudice qu'ils pourraient subir du fait du paiement ultérieur au porteur de l'effet perdu.

58. D'aucuns se sont demandés si une disposition relative au double était nécessaire. On a dit que l'utilité d'une telle règle sur le plan pratique ne paraissait pas très grande. Le Groupe de travail, après délibération, a décidé de différer l'examen de l'article 86 jusqu'au moment où il aurait reçu du Secrétariat une note d'information sur le droit en vigueur dans les divers pays en matière de double et sur la pratique suivie à cet égard.

C. — Domaine d'application; forme

59. Aux termes du mandat qu'il a reçu de la Commission, le Groupe de travail a été chargé d'élaborer des règles uniformes applicables à un effet de commerce spécial qui serait utilisé, à titre facultatif, dans les transactions internationales. La loi uniforme doit donc nécessairement obéir à deux conditions :

a) L'utilisation de l'effet de commerce doit être facultative; et

b) L'effet doit être utilisé pour régler des transactions internationales, et les règles uniformes ne devraient donc pas s'appliquer à des transactions purement nationales.

a) *Exercice du choix*

60. C'est au tireur ou au souscripteur qu'appartient le choix initial de décider d'utiliser une lettre de change ou un billet à ordre auquel s'applique la loi uniforme. Le tireur ou le souscripteur doit pouvoir choisir d'émettre un tel effet de commerce si certains éléments internationaux sont réunis, sans être cependant tenu de le faire. Toute autre personne que le tireur ou le souscripteur se trouve liée par la loi uniforme dès lors qu'elle appose sa signature sur un effet de commerce international ou l'accepte.

b) *Eléments internationaux*

61. Il y a deux solutions possibles pour assurer le respect de la condition selon laquelle l'effet de commerce international doit être utilisé pour régler les transactions internationales :

i) On peut prévoir que la transaction motivant l'émission d'une lettre de change internationale ou d'un billet à ordre international doit être internationale. Cette solution tendrait à ce que l'on déduise la preuve du caractère "international" de l'effet du caractère international de la transaction considérée; ou

ii) On peut prévoir que le caractère "international" de l'effet doit ressortir du document lui-même.

Les articles premier à 3 du projet de loi uniforme sont fondés sur cette seconde solution, car il est essentiel de pouvoir répondre dans tous les cas, à partir des mentions figurant sur l'effet, à la question de savoir si la loi uniforme s'applique ou non.

"*Article premier*

"1. La présente loi est applicable aux lettres de change internationales et aux billets à ordre internationaux.

"2. Une lettre de change internationale est un instrument écrit qui :

"*a*) Contient, dans son texte même, la formule : "Veuillez payer contre cette lettre de change internationale régie par la Convention . . ." (ou une formule équivalente);

"*b*) Contient le mandat inconditionnel donné par une personne (le tireur) à une autre (le tiré) de payer à une personne déterminée (le bénéficiaire), ou à son ordre, une somme déterminée;

"*c*) Est payable à vue ou à une échéance déterminée;

"*d*) Est signé par le tireur;

"*e*) Indique qu'il a été émis dans un pays autre que celui du tiré ou du bénéficiaire ou du lieu où le paiement doit être effectué.

"3. Un billet à ordre international est un instrument écrit qui :

"*a*) Contient, dans son texte même, la formule "Contre ce billet à ordre international régi par la Convention . . . je m'engage à payer . . ." (ou une formule équivalente);

"*b*) Contient l'engagement inconditionnel pris par une personne (le souscripteur) de payer une somme déterminée à une personne déterminée (le bénéficiaire) ou à son ordre;

"*c*) Est payable à vue ou à une échéance déterminée;

"*d*) Est signé par le souscripteur;

"*e*) Indique qu'il a été émis dans un pays autre que celui du bénéficiaire ou du lieu où le paiement doit être effectué."

62. Le paragraphe 2 énonce les éléments de forme qui sont requis pour :

a) Faire de l'effet un effet de commerce, et

b) Faire de l'effet de commerce un effet de commerce international soumis à la loi uniforme.

63. D'une façon générale, le Groupe de travail s'est déclaré en accord avec les dispositions de l'article premier.

64. On a relevé que les articles 9 et 10 de la Convention de Genève de 1930 destinée à régler certains conflits de loi en matière de lettres de change et de billets à ordre pourraient empêcher les Etats l'ayant ratifiée de ratifier une convention sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux. Mais on a noté aussi que l'article 18 de la Convention de Genève de 1930 prévoyait une procédure de révision de certaines ou de toutes les dispositions de la Convention. Par conséquent, si un obstacle majeur venait s'opposer à la conclusion d'une convention sur les effets de commerce internationaux, une possibilité serait que les Etats liés par la Convention de Genève de 1930 éliminent cet obstacle au cours de la conférence de plénipotentiaires qui serait convoquée pour adopter une convention sur les effets de commerce internationaux. On a dit aussi que les Parties contractantes à la Convention de Genève de 1930 devraient faire le nécessaire dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies pour apporter les modifications voulues à cette convention. L'Observateur de la Conférence de La Haye de droit international privé a déclaré que la Conférence de La Haye avait inscrit à son programme de travail la question des conflits de lois en matière d'effets de commerce et envisageait la possibilité de réviser la Convention de Genève de 1930 ou d'élaborer une nouvelle convention sur les conflits de loi dans ce domaine.

65. Le Groupe de travail, tout en reconnaissant que la Convention de Genève de 1930 sur les conflits de loi pourrait compromettre l'adoption de la future convention sur les effets de commerce internationaux, a été d'avis que les conclusions auxquelles il parviendrait en ce qui concerne les rapports entre les deux conventions n'aideraient guère à résoudre le problème des incompatibilités pouvant exister entre elles. Le Groupe a prié le Secrétariat de faire, en consultation avec d'autres organisations internationales intéressées telles que la Conférence de La Haye de droit international privé, une étude des questions en jeu et des procédures qui pourraient être suivies à cet égard et de la présenter au Groupe à sa prochaine session.

Paragraphe 1

66. D'une façon générale, le Groupe de travail s'est déclaré en accord avec les dispositions de ce paragraphe.

Paragraphe 2

"Instrument écrit"

67. Il a été suggéré de faire figurer dans la loi uniforme une définition du terme "écrit". Cette définition devrait être conçue de telle sorte qu'un effet international puisse être imprimé par des moyens électroniques. On a cependant douté qu'un tel document puisse encore constituer un effet aux fins de la loi uniforme. Le Groupe de travail est convenu que le terme "écrit" devrait englober "manuscrit", "dactylographié" et "imprimé", mais qu'il ne convenait pas de faire figurer dans la loi uniforme elle-même une définition à cet effet.

Alinéa a

68. Le Groupe de travail a été d'avis que l'effet devrait porter la mention "lettre de change internationale" ainsi que la référence au droit applicable, c'est-à-dire à "la Convention de . . .". Le Groupe a demandé au Secrétariat d'examiner s'il serait préférable d'énumérer ces conditions après l'actuel alinéa *d*. Un représentant a estimé que les mots "lettre de change internationale" devaient figurer dans le corps de l'instrument.

69. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si les mots "lettre de change internationale" devraient être apposés sur l'effet dans la langue dans laquelle elle est émise, comme exigé par la Convention de Genève de 1930 portant loi uniforme sur les lettres de change et billets à ordre. Le Groupe a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu d'inclure cette condition de forme à l'article premier car il n'était pas rare qu'un billet à ordre soit rédigé en plusieurs langues.

Alinéas b, c *et* d

70. Le Groupe de travail a jugé les dispositions de ces alinéas acceptables. On a soulevé la question de savoir si un effet international pourrait, à l'origine, être établi au porteur. Certains représentants se sont déclarés favorables à une règle en ce sens. Toutefois, le Groupe a été informé que certaines banques centrales avaient élevé des objections contre de tels effets. Après délibération, le Groupe a décidé que, compte tenu de cette opposition, il convenait d'exclure les effets au porteur.

Alinéa e

71. Le Groupe de travail a été d'accord pour que deux "éléments internationaux" au moins apparaissent obligatoirement sur l'effet et pour que les éléments mentionnés recouvrent de façon appropriée les types de transactions internationales pour lesquels un effet international pourrait être utilisé. Le Groupe a examiné diverses propositions tendant à améliorer le libellé actuel de l'alinéa *e*. Après en avoir délibéré, le Groupe a décidé que l'effet devrait faire apparaître deux des trois éléments suivants :

i) Qu'il est émis dans un Etat et payable dans un autre Etat;

ii) Qu'il est émis dans un Etat à l'ordre d'un bénéficiaire dans un autre Etat;

iii) Qu'il est émis dans un Etat sur un tiré dans un autre Etat.

Le Groupe a prié le Secrétariat d'étudier les cas dans lesquels le tiré et le bénéficiaire, ou le tiré et le lieu de paiement, ou le bénéficiaire et le lieu de paiement, sont dans des Etats différents et de mettre au point un libellé approprié applicable à ces situations.

Autres éléments

72. Le Groupe a examiné plusieurs suggestions tendant à ce que d'autres conditions de forme actuellement prévues dans certaines législations nationales soient incluses parmi les conditions énoncées au paragraphe 2, telles que le lieu d'émission, le lieu de paiement et la date d'émission, et tendant à ce qu'il soit indiqué sur l'effet qu'il a été tiré "à l'ordre" d'un bénéficiaire. Le Groupe a estimé que l'adjonction d'autres conditions risquerait de donner lieu à des situations où, une des conditions exigées étant absente, l'effet ne constituerait pas un effet de commerce au sens de la loi uniforme. Le Groupe a cependant estimé que l'effet devait être daté étant donné que sa date entrait en ligne de compte dans d'autres dispositions de la loi uniforme. Le Groupe a prié le Secrétariat de modifier comme suit le libellé de l'alinéa *d* :

"*d*) Est signé par le tireur et daté;"

73. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'étudier l'opportunité de modifier l'ordre des alinéas *a* à *e* de sorte que les "éléments internationaux" énoncés aux alinéas *d* et *e* soient regroupés et figurent à la suite des conditions de forme prévues aux alinéas *b*, *c* et *d*.

Paragraphe 3

74. Le Groupe de travail a convenu que ses conclusions concernant le paragraphe 2 valaient également pour le paragraphe 3.

"*Article 2*

"L'inexactitude des mentions portées sur l'effet aux fins de l'alinéa *e* du paragraphe 2 ou de l'alinéa *e* du paragraphe 3 de l'article premier n'affecte en rien l'application de la présente loi."

75. L'article 2 a pour but de faire en sorte qu'il suffise, aux fins des paragraphes 2, *e*, ou 3, *e*, de l'article premier, que la lettre de change ou le billet à ordre indique les éléments internationaux énoncés dans ces alinéas. La preuve du contraire ne rend pas la loi uniforme inapplicable, bien que toute indication inexacte ou fausse de ces éléments sur la lettre de change ou le billet à ordre puisse être considérée par un Etat comme une violation de sa législation.

76. D'une façon générale, le Groupe de travail s'est déclaré en accord avec le fond de l'article 2. Il a cependant été d'avis que cet article devrait être remanié de façon à préciser qu'aux fins des paragraphes 2, *e*, ou 3, *e*, de l'article premier les mentions portées sur l'effet sont toujours réputées exactes.

"*Article 3*

"La présente loi est applicable, que les pays indiqués sur une lettre de change internationale ou un billet à ordre international conformément aux dispositions de l'alinéa *e* du paragraphe 2 et de l'alinéa *e* du paragraphe 3 de l'article premier soient ou non des Etats contractants."

77. Toute personne qui appose sa signature sur un effet international ou l'accepte manifeste par là même son intention de soumettre ses droits et ses obligations découlant de l'effet à la loi uniforme. Par conséquent, tout tribunal d'un Etat partie à la convention doit appliquer la loi uniforme sans égard à la question de savoir si les Etats mentionnés sur l'effet aux fins des paragraphes 2, *e*, ou 3, *e*, de l'article premier sont des Etats contractants ou non.

78. Le Groupe de travail s'est dit en accord avec les dispositions de l'article 3, mais il a été d'avis que cet article devrait être modifié et préciser que la loi uniforme est applicable dans *tout Etat contractant* sans égard à la question de savoir si les Etats mentionnés sur l'effet aux termes des paragraphes 2, *e*, ou 3, *e*, de l'article premier sont des Etats contractants.

79. S'agissant du domaine d'application de la loi uniforme, un observateur a suggéré qu'il faudrait prévoir qu'elle ne s'appliquerait que s'il était indiqué sur l'effet que le tiré se trouve dans un Etat contractant. Le Groupe de travail n'a pas accepté cette suggestion, faisant valoir qu'elle restreindrait inutilement le domaine d'application de la loi uniforme.

D. — INTERPRÉTATION

I. — *Dispositions générales*

"*Article 4*

"Aux fins de l'interprétation et de l'application de la présente Loi, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité dans la façon dont elle est interprétée et appliquée."

80. L'article 4 vise à promouvoir l'uniformité dans l'interprétation et l'application de la loi uniforme. Cet article est inspiré d'une disposition recommandée par le Groupe de travail de la vente internationale des objets mobiliers corporels.

81. Le Groupe de travail s'est dit en accord avec cette disposition, mais il a noté que cet article, tel qu'il était actuellement rédigé, ne correspondait pas à la disposition adoptée à l'article 7 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, qui est ainsi conçu :

"Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité."

Le Groupe a prié le Secrétariat de remanier l'article 4 en conséquence.

"*Article 5*

"Aux fins de la présente Loi :

"1. Le terme "détenteur" désigne toute personne en possession d'une lettre de change ou d'un billet à ordre endossés en blanc;

"2. L'expression "lettre de change" désigne toute lettre de change internationale régie par la présente Loi;

"3. L'expression "billet à ordre" désigne tout billet à ordre international régi par la présente Loi;

"4. Le terme "effet" désigne toute lettre de change internationale ou tout billet à ordre international régis par la présente Loi;

"5. *a*) Le terme "endossement" désigne une signature, ou une signature accompagnée d'une mention désignant la personne à laquelle l'effet est payable, qui est apposée sur l'effet par le bénéficiaire, par l'endossataire du bénéficiaire, ou par toute personne qui est désignée par une suite ininterrompue d'endossements. Un endossement qui consiste simplement dans la signature de l'endosseur signifie que l'effet est payable à toute personne qui en a possession;

"*b*) L'expression "endossement en blanc" désigne un endossement qui consiste simplement dans la signature de l'endosseur, ou qui comprend une mention indiquant que l'effet est payable à toute personne qui en a possession;

"c) L'expression "endossement nominatif" désigne un endossement qui indique nommément la personne à laquelle l'effet est payable;

"6. Le terme "porteur" désigne le bénéficiaire ou l'endossataire d'un effet qui en a possession;

"7. Le terme "émission" désigne la première transmission de l'effet à une personne qui la reçoit en qualité de porteur;

"8. L'expression "signataire" désigne tout signataire d'un effet;

"9. L'expression "porteur protégé" désigne le porteur d'un effet qui, au vu des mentions qui y sont portées, paraît complet, régulier et non échu, à condition que ledit porteur n'ait eu, lors de la réception de l'effet, connaissance d'aucune action ou exception relative à l'effet, ni du fait que celui-ci avait été protesté."

82. L'article 5 donne des définitions concernant les termes utilisés dans la loi uniforme.

83. Le Groupe de travail a noté qu'il avait examiné les paragraphes 5, 6 et 9 à sa première session (voir le document A/CN.9/77, par. 60 à 71) [*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1].

Paragraphe 1 : "Détenteur"

84. Il a été noté que le terme "détenteur" n'était pas employé dans la loi uniforme et qu'il n'était donc pas nécessaire d'en donner une définition.

Paragraphes 2, 3, 4 et 8 : "lettre de change", "billet à ordre", "effet", "signataire"

85. Le Groupe de travail a jugé acceptables les définitions données pour les expressions "lettre de change", "billet à ordre", "effet" et "signataire".

Paragraphe 7 : "émission"

86. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de revoir la définition du terme "émission" à la lumière de ses conclusions relatives à l'article 12 (voir le document A/CN.9/77, par. 11 à 13) [*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1].

Autres définitions

87. Il a été suggéré que l'article 5 donne une définition du terme *dishonour*, qui n'est pas employé dans la Loi uniforme de Genève et qui n'est pas facilement traduisible dans les autres langues. Il a également été suggéré de définir dans l'article 5 ce qui constitue un "engagement inconditionnel". Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'étudier une formulation appropriée de ces termes et de lui soumettre un projet de texte à sa prochaine session.

II. — *Interprétation des conditions de forme*

"*Article 7*

"La somme à payer au moyen d'un effet est déterminée, même si l'effet prescrit le paiement :

"*a*) Avec intérêts;

"*b*) Par versements spécifiés;

"*c*) Suivant un taux de change indiqué ou suivant un taux de change à fixer selon les indications de l'effet."

88. Cet article stipule que, si l'effet prescrit le paiement avec intérêts, par versements spécifiés ou suivant un certain taux de change, la somme à payer au moyen de l'effet est une somme déterminée aux fins de l'alinéa *b* des paragraphes 2 ou 3 de l'article premier.

Alinéa a

89. Le Groupe de travail est convenu que la loi uniforme devait permettre la stipulation d'intérêts dans une lettre de change ou un billet à ordre.

Alinéa b

90. Le Groupe de travail est convenu que le paiement d'un effet de commerce international devait pouvoir être effectué par versements spécifiés. Cependant, l'alinéa *b* devrait préciser que la somme à payer est une somme déterminée même s'il est stipulé sur l'effet qu'à défaut de paiement d'un versement spécifié le solde restant à payer devient exigible.

Alinéa c

91. Le Groupe de travail s'est déclaré d'accord avec le fond de cette disposition, étant entendu que le "taux" dont il était question dans cet alinéa se référait au taux de change visé à l'article 74, à l'exclusion de tout autre taux.

92. On a soulevé la question de savoir quels étaient les liens entre l'alinéa *c* de l'article 7 et l'article 74.

Après délibération, le Groupe de travail a décidé de remettre l'étude de cette question jusqu'au moment où il examinerait l'article 74 en seconde lecture. A ce sujet, le Groupe a prié le Secrétariat de s'informer auprès des institutions bancaires et commerciales si on utilisait dans la pratique des clauses stipulant des taux de change et, dans l'affirmative, de quel genre de clause il s'agissait et si on utilisait, par exemple, des taux de change par rapport à plusieurs monnaies, d'examiner si l'utilisateur de telles clauses pouvait porter atteinte au caractère "déterminé" de la somme à payer au moyen d'un effet, et de faire rapport au Groupe à sa session suivante.

"*Article 8*

"1. Lorsque le montant écrit en toutes lettres diffère du montant écrit en chiffres, l'effet vaut pour la somme écrite en toutes lettres.

"[2. Si le montant de l'effet est indiqué dans une monnaie ayant la même dénomination, mais une valeur différente, dans le pays d'émission ou de souscription et dans celui où le paiement doit être effectué, on est présumé s'être référé à la monnaie du pays où le paiement doit être effectué (si ce lieu est indiqué sur l'effet).]

"3. Si l'effet stipule des intérêts sans indiquer leur point de départ, les intérêts courent de la date de l'effet [et, s'il n'est pas daté, de son émission].

"4. Si l'effet stipule des intérêts sans en indiquer le taux, le taux est de [cinq] pour cent d'intérêts simples par an."

93. L'article 8 fournit des règles d'interprétation concernant le montant de l'effet.

94. Le paragraphe 1 traite du cas où le montant écrit en toutes lettres diffère du montant écrit en chiffres. Le paragraphe 2 règle la question qui se pose lorsque le montant d'un effet est indiqué dans une monnaie ayant la même dénomination mais une valeur différente dans le pays d'émission et dans le pays de paiement.

95. Les paragraphes 3 et 4 établissent les règles applicables lorsque le montant de l'effet doit être payé avec intérêts.

Paragraphe 1

96. Le Groupe de travail a jugé acceptable ce paragraphe quant au fond.

97. Le Groupe de travail a examiné des suggestions concernant des règles d'interprétation supplémentaires qui seraient applicables dans les cas, autres que celui mentionné au paragraphe 1, où le montant en toutes lettres diffère du montant écrit en chiffres. Il a été suggéré que si les mots employés pour désigner le montant sont ambigus et que les chiffres ne le sont pas, la somme payable devrait être le montant exprimé en chiffres (voir la section 3-118, *c*, du Code commercial uniforme). Il a été suggéré en outre que l'article 8 devrait mentionner le cas envisagé à l'article 6 de la Loi uniforme de Genève selon lequel, si la somme payable au moyen d'une lettre de change est exprimée plus d'une fois en toutes lettres ou plus d'une fois en chiffres, et que les montants diffèrent, la somme payable est la moins importante. Le Groupe de travail, après en avoir délibéré, a décidé de ne pas retenir ces suggestions.

Paragraphe 2

98. Le Groupe de travail a conclu que ce paragraphe devrait être remanié de sorte que la monnaie désignée sur l'effet soit considérée comme étant la monnaie du pays où le paiement doit être effectué si les conditions ci-après sont réunies :

a) Le montant de l'effet est indiqué dans une monnaie ayant la même dénomination dans au moins un autre Etat que l'Etat dans lequel le paiement doit être effectué; et

b) La monnaie n'est pas identifiée comme étant la monnaie d'un Etat donné; et

c) L'Etat dans lequel le paiement doit être effectué est indiqué sur l'effet.

Paragraphe 3

99. Le Groupe de travail a jugé cette disposition acceptable et décidé de supprimer les mots entre crochets étant donné la décision qu'il avait prise au sujet des paragraphes 2 et 3 de l'article premier, à savoir que l'effet doit être daté.

Paragraphe 4

100. Le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 4 devrait suivre l'article 5 de la Loi uniforme de Genève, à savoir que lorsque les intérêts sont prévus et que le taux d'intérêt n'est pas indiqué, cette stipulation devrait être réputée non écrite.

"*Article 9*

"1. L'effet est payable à vue :

"*a*) Quand il indique qu'il est payable à vue ou sur présentation, ou quand il contient une expression équivalente;

"*b*) Quand l'échéance n'est pas indiquée.

"2. L'effet est payable à vue à l'égard de l'accepteur, de l'endosseur ou de l'avaliseur qui l'a accepté, endossé ou avalisé après son échéance.

"3. La lettre de change est payable à une échéance déterminée quand elle indique qu'elle est payable :

"*a*) A date fixe ou à un certain délai de date ou à un certain délai à compter de la date de la lettre;

"*b*) A un certain délai de vue; ou

"[*c*) Par versements à échéances successives, même s'il est stipulé qu'à défaut d'un versement le solde devient immédiatement exigible.]

"4. Le billet à ordre est payable à une échéance déterminée quand il indique qu'il est payable :

"*a*) A date fixe ou à un certain délai de date ou à un certain délai à compter de la date du billet; [ou]

"[*b*) Par versements à échéances successives, même s'il est stipulé qu'à défaut d'un versement le solde devient immédiatement exigible.]

"5. L'échéance d'un effet payable à un certain délai de date est déterminée d'après la date indiquée dans l'effet, même si l'effet est antidaté ou postdaté."

101. Cet article prévoit les conditions dans lesquelles on considère qu'un effet est payable à vue ou à une échéance déterminée.

Paragraphes 1 et 2

102. Le Groupe de travail s'est déclaré d'accord avec ces dispositions.

Paragraphe 3

Alinéas a *et* b

103. Le Groupe de travail s'est déclaré d'accord avec ces dispositions.

Alinéa c

104. Le Groupe de travail s'est déclaré d'accord avec le fond de ces dispositions, sous réserve des considérations suivantes :

a) Compte tenu du fait qu'une clause d'exigibilité pourrait prévoir le paiement du solde restant dû à une date postérieure à celle du défaut de paiement d'une échéance, il y aurait lieu de supprimer le mot "immédiatement";

b) Il y aurait lieu de stipuler des règles supplémentaires au sujet des droits et des obligations des signataires lorsque le solde restant dû devient exigible (clause d'exigibilité).

Paragraphe 4

105. Le Groupe de travail est convenu que les conclusions auxquelles il était arrivé au sujet du paragraphe 3 valaient également pour le paragraphe 4.

Paragraphe 5

106. Selon le paragraphe 5, il y a lieu d'entendre par "date de l'effet" la date indiquée sur l'effet, même si celle-ci ne correspond pas à la réalité.

107. Le Groupe de travail s'est déclaré en accord avec cette disposition, tout en estimant qu'il conviendrait de supprimer les mots "même si l'effet est antidaté ou postdaté", car la date indiquée sur l'effet devrait être présumée correspondre à la date réelle.

108. Un représentant a été d'avis qu'il conviendrait de supprimer le paragraphe 5.

109. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir quelle serait la valeur juridique d'un effet indiquant qu'il est payable à une échéance déterminée *ou avant*. Selon une opinion, un tel effet serait un effet payable à vue. D'après une autre opinion, il y avait lieu de distinguer selon que c'était le porteur qui demandait le paiement avant la date stipulée ou le signataire obligé qui effectuait le paiement avant cette date. Le Groupe a prié le Secrétariat d'examiner ces questions et de s'informer si une telle clause d'échéance était utilisée dans la pratique.

"Article 10

"1. La lettre de change peut être :

"*a*) Tirée sur plusieurs personnes;

"*b*) Emise par plusieurs tireurs;

"*c*) Payable à plusieurs bénéficiaires.

"2. Le billet à ordre peut être :

"*a*) Souscrit par plusieurs personnes;

"*b*) Payable à plusieurs bénéficiaires.

"3. L'effet payable à l'un ou à l'autre de plusieurs bénéficiaires est payable à l'un quelconque des bénéficiaires, et celui d'entre eux qui en a possession peut exercer les droits attachés à la qualité de porteur. Dans tout autre cas, l'effet est payable à tous les bénéficiaires, et les droits attachés à la qualité de porteur ne peuvent être exercés que par eux tous."

110. L'article 10 stipule que la lettre de change ou le billet à ordre peut être tiré par plusieurs tireurs ou sur plusieurs personnes ou payable à plusieurs bénéficiaires. Il stipule également que si l'effet est payable ou à l'un ou à l'autre de plusieurs bénéficiaires (A ou B), il est payable à l'un quelconque d'entre eux, et l'un ou l'autre peut endosser l'effet. Dans les autres cas, si l'effet est payable à plusieurs bénéficiaires ensemble (A et B), il est payable aux deux conjointement et doit être endossé par l'un et l'autre.

111. Le Groupe de travail est convenu que la loi uniforme devait contenir une disposition autorisant une pluralité de tireurs, de tirés ou de bénéficiaires. Cependant, le Groupe a été d'avis qu'il convenait de revoir et de compléter les dispositions du projet de loi uniforme concernant de tels cas de pluralité.

III. — *Insertion d'éléments destinés à compléter un instrument incomplet*

"Article 11

"1. Toute personne en possession d'un document écrit qui :

"*a*) Contient, dans le texte même, la formule "Veuillez payer contre cette lettre de change internationale régie par la Convention . . ." ou la formule "Contre ce billet à ordre international régi par la Convention . . ., je m'engage à payer . . ." (ou une formule équivalente), et

"*b*) Est signé par le tireur ou le souscripteur,

mais ne remplit pas toutes les autres conditions de forme prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article premier, est présumée être habilitée par le tireur ou le souscripteur à suppléer les éléments qui manquent, et l'instrument ainsi complété vaut comme lettre de change ou comme billet à ordre;

"2. Lorsque ce document est complété de manière autre que conformément aux pouvoirs donnés, cette absence de pouvoir ne peut être opposée comme exception à un porteur si ce dernier n'en avait pas connaissance lorsqu'il a reçu l'effet."

112. L'article 11 traite des cas où l'instrument complété ne remplit pas toutes les conditions de forme prévues pour qu'un effet constitue un effet de commerce aux fins de la loi uniforme. L'article 11 ne s'applique pas à l'altération ou à la correction d'éléments qui apparaissent sur un instrument complet; en pareil cas, l'article 29, relatif aux altérations matérielles, est applicable. L'article 11 s'applique lorsque deux conditions sont réunies :

a) L'effet doit contenir les mots "lettre de change internationale" ou "billet à ordre international", et doit mentionner qu'il est régi par la Convention . . .; et

b) L'effet doit être signé par le tireur ou le souscripteur. Lorsque ces conditions sont réunies, toute personne en possession d'un "document écrit" est en droit, se substituant au tireur ou au souscripteur, de suppléer les éléments qui manquent. Lorsque le document est complété conformément aux pouvoirs donnés, l'instrument ainsi complété vaut comme effet au sens de la loi uniforme. Lorsque le document n'est pas complété conformément aux pouvoirs donnés, il vaut également comme effet au sens de la loi uniforme, mais toute personne ayant signé l'effet avant qu'il ne soit complété peut opposer l'absence de pouvoirs comme exception. Toutefois, cette exception ne peut pas être opposée à un porteur qui a accepté l'effet sans avoir eu connaissance de l'absence de pouvoir. L'article établit la présomption, jusqu'à preuve du contraire, que l'effet a été complété conformément aux pouvoirs donnés.

113. Le Groupe de travail est convenu que le problème visé à l'article 11 devait être régi par la loi uniforme. Le Groupe est convenu également que l'article 11 ne devrait s'appliquer que lorsque le "document écrit" contient les mots "lettre de change internationale" ou "billet à ordre international" et mentionne que la loi applicable est la Convention, et lorsqu'il est signé par le tireur, le souscripteur ou l'accepteur.

114. Le Groupe de travail a demandé au Secrétariat de modifier l'article 11 en tenant compte des principes suivants :

a) L'article ne devrait mentionner aucune présomption;

b) L'article ne devrait pas mentionner expressément les pouvoirs donnés par le tireur ou le souscripteur;

c) L'expression "personne en possession de" ne devrait pas être employée;

d) L'article devrait indiquer clairement qu'il ne s'applique que lorsque des éléments font défaut et que le document peut par conséquent être complété, et qu'il ne s'applique pas dans le cas de corrections apportées aux termes ou aux chiffres existants;

e) L'article devrait préciser que lorsque le document a été complété d'une façon contraire à l'accord intervenu entre les parties, il demeure un effet de commerce aux fins de la loi uniforme, mais que les personnes qui l'ont signé avant qu'il ne soit complété peuvent, pour dégager leur responsabilité à l'égard de l'effet, opposer cette exception à tout porteur ayant accepté l'effet alors qu'il avait connaissance de cette absence d'accord.

115. Un représentant a été d'avis que n'importe quelle signature devrait suffire aux fins de l'article 11.

116. Le Groupe de travail a demandé au Secrétariat, lorsqu'il remanierait l'article 11, de tenir compte du texte de l'article 10 de la Loi uniforme de Genève.

Travaux futurs

117. Le Groupe de travail, ayant terminé son examen en première lecture du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, a prié le Secrétariat de lui soumettre à sa cinquième session un projet de loi uniforme révisé qui tienne compte de ses délibérations et conclusions. Le Groupe a fait sienne la suggestion de son Secrétaire tendant à ce que le Secrétariat se mette en rapport avec les représentants faisant partie du Groupe en vue de l'établissement d'un texte révisé dans les différentes langues officielles.

118. Le Groupe de travail a examiné la question de la date à laquelle tenir sa cinquième session. Il a été d'avis de laisser à la Commission le soin de se prononcer sur la date et le lieu de cette session à sa neuvième session, qui doit s'ouvrir le 12 avril 1976.

2. — Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

Titre ou description	*Cote*
Ordre du jour provisoire	A/CN.9/WG.IV/WP.5
Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux : projet de texte de l'article 79	A/CN.9/WG.IV/CRP.9
Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, accompagné d'un commentaire	A/CN.9/WG.IV/ CRP.10 et Add.1 à 6

III. — ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL

1. — Rapport du Secrétaire général : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) [A/CN.9/112]*

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1-20
1) Mandat	1-7
2) Ordonnance du règlement	8-9
3) Clause compromissoire ou convention d'arbitrage	10-13
4) Autres éléments qu'il est possible d'ajouter au libellé type de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage distincte	14-20
a) Autorité compétente pour la nomination du ou des arbitres	15
b) Nombre d'arbitres	16
c) Lieu de l'arbitrage	17
d) Langues	18
e) Arbitrages statuant *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiables compositeurs	19
f) Libellé type de clause compromissoire ou de convention d'arbitrage distincte	20

	Pages
RÈGLEMENT D'ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL (PROJET RÉVISÉ)	
Section I. — Dispositions liminaires	161
Champ d'application (article premier)	161
Modification du règlement (article 2)	161
Réception des communications; calcul des délais (article 3)	161
Notification d'arbitrage (article 4)	161
Représentation (article 5)	161
Section II. — Nomination des arbitres	161
Nombre d'arbitres (article 6)	161
Nomination d'un arbitre unique (article 7)	162
Nomination de trois arbitres (article 8)	162
Récusation d'arbitres (articles 9 à 11)	163
Décès ou démission d'un arbitre; incapacité ou carence d'un arbitre (article 12)	163
Renseignements concernant les arbitres proposés (article 13)	163
Section III. — Procédure arbitrale	164
Dispositions générales (article 14)	164
Lieu de l'arbitrage (article 15)	164
Langue (article 16)	164
Requête (article 17)	164
Réponse (article 18)	164
Déclinatoire de compétence arbitrale (article 19)	164
Autres pièces écrites; preuves complémentaires (article 20)	165
Délais (article 21)	165
Audiences; témoignages (article 22)	165
Mesures conservatoires provisoires (article 23)	165
Experts (article 24)	165
Défaut de présentation de la requête ou de la réponse; défaut de comparution d'une partie (article 25)	166
Renonciation au droit de se prévaloir du présent règlement (article 26)	166
Section IV. — La sentence	166
Forme et effet de la sentence (article 27)	166
Loi applicable (article 28)	166
Transaction ou autres motifs de clôture de la procédure (article 29)	166
Interprétation de la sentence (article 30)	166
Rectification de la sentence (article 31)	167
Sentence additionnelle (article 32)	167
Frais (article 33)	167
Consignation du montant des frais (article 34)	167

Introduction

1) *Mandat*

1. A sa sixième session (avril 1973), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a prié le Secrétaire général :

"De préparer, en consultation avec les commissions économiques régionales des Nations Unies et les centres d'arbitrage commercial international, compte dûment tenu du règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et des règles de la CEAEO pour l'arbitrage commercial international, un projet de règlement d'arbitrage qui serait utilisé à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international[1]."

2. La version initiale de ce projet de règlement d'arbitrage a été établie par le Secrétariat en consultation avec le Pr Pieter Sanders (Pays-Bas), qui a agi en qualité de consultant auprès du Secrétariat. Sur l'invitation du Secrétariat, le Comité international

[1] Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017, par. 85) [*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A].

* 7 novembre 1975.

d'arbitrage commercial (connu précédemment sous le nom de Comité international d'organisation) du Congrès international de l'arbitrage, organisme composé de représentants des centres d'arbitrage commercial international et des experts dans ce domaine, a nommé un groupe consultatif de quatre experts qui ont été chargés de tenir des consultations avec le Secrétariat au sujet du projet de règlement d'arbitrage[2]. Le Groupe consultatif a présenté des commentaires sur deux versions du projet de règlement d'arbitrage.

3. Un projet de règlement intitulé "Avant-Projet de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international" (reproduit dans le document A/CN.9/97)* a été ensuite communiqué pour observations aux commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies et à quelque 75 centres d'arbitrage commercial international. Cet avant-projet de règlement a été également examiné au cinquième Congrès international d'arbitrage, qui s'est tenu à New Delhi (Inde) du 7 au 10 janvier 1975. Les observations qui ont été faites et les modifications qui ont été suggérées à cette réunion au sujet de l'avant-projet ont été reproduites dans le document A/CN.9/97/Add.2*. Le cinquième Congrès international d'arbitrage a également adopté une résolution sur l'avant-projet dans laquelle il a approuvé les principes de l'avant-projet de règlement et encouragé la CNUDCI, à la lumière des observations dont cet avant-projet avait fait l'objet, à en arrêter le texte définitif et à le publier en vue de son utilisation aussitôt que possible[3].

4. Etant donné que la plupart des centres d'arbitrage commercial international étaient représentés au cinquième Congrès international d'arbitrage, et qu'ils ont présenté directement leurs observations aux deux groupes de travail créés par ce congrès, le Secrétariat a reçu peu de réponses de ces centres. Des réponses ont été reçues de la Commission économique pour l'Europe, de la Chambre de commerce internationale et de la Chambre de commerce d'Argentine (reproduites dans le document A/CN.9/97/Add.1)*, du Gouvernement norvégien, de la Chambre de commerce hongroise, de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial et de la Banque interaméricaine de développement (reproduites dans le document A/CN.9/97/Add.3)*, et de la Commission des communautés européennes (reproduite dans le document A/CN.9/97/Add.4)*.

5. L'"Avant-projet de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international" ainsi que les observations et réponses susmentionnées ont été soumis pour examen à la Commission, à sa huitième session (Genève, 1er-17 avril 1975). A cette session, la Commission a décidé que, dans son examen de l'avant-projet de règlement d'arbitrage, elle se concentrerait sur les notions fondamentales dont s'inspirait l'avant-projet et sur les principales questions traitées dans ses divers articles. La Commission a décidé en outre qu'à cette session elle n'adopterait pas de conclusions définitives sur les questions de fond et que ses délibérations auraient principalement pour objet d'examiner d'une manière générale l'avant-projet dans son ensemble. Le rapport de la Commission sur les travaux de sa huitième session donne un résumé de ces délibérations (A/10017, annexe I)**. A l'issue de ses délibérations, la Commission a décidé de prier le Secrétaire général :

a) D'établir un projet de règlement révisé, compte tenu des observations formulées sur l'avant-projet au cours de la huitième session de la Commission; et

b) De présenter à la Commission le projet de règlement d'arbitrage révisé à sa neuvième session.

6. Conformément à cette demande, le Secrétariat a élaboré deux documents en consultation avec le Pr Pieter Sanders, qui a continué d'agir en qualité de consultant en la matière auprès du Secrétariat[4]. Le présent document contient un texte intégré de projet de règlement d'arbitrage, qui est basé sur l'avant-projet de règlement que la Commission a examiné à sa huitième session et qui tient compte des observations et suggestions faites à cette session[5]. Un second document (A/CN.9/113)* reproduit un texte contenant, sur certains problèmes, des dispositions qui reflètent les observations et suggestions non retenues dans le texte intégré. Ce texte est parfois présenté sous forme de variantes.

7. Pour l'établissement du projet, il a été tenu compte des conventions internationales suivantes :

— New York 1958	Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères
— Genève 1961	Convention européenne sur l'arbitrage commercial international
— Washington 1965	Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d'autres Etats

Les règlements d'arbitrage ci-après ont également été pris tout particulièrement en considération :

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

[2] Le Groupe consultatif était composé comme suit :
a) M. Carlos A. Dunshee de Abranches, directeur général de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial;
b) M. le Pr Tokusuke Kitagawa, Université métropolitaine de Tokyo;
c) M. Donald B. Straus, président de l'Institut de recherche de l'Association américaine d'arbitrage;
d) Le Pr Heinz Strohbach, Cour d'arbitrage de la Chambre de commerce de la République démocratique allemande.

[3] Le texte de cette résolution est reproduit à l'annexe IV du document A/CN.9/97/Add.1.

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, III, 3.

** Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1.

[4] Le Secrétariat exprime sa reconnaissance au Pr Pieter Sanders pour l'assistance qu'il lui a prêtée lors de l'établissement de ces documents.

[5] Un commentaire sur le texte intégré de projet de règlement d'arbitrage est publié sous la cote A/CN.9/112/Add.1, reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

— Règlement de la CEE	Règlement d'arbitrage de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, 1966
— Règlement de la CEAEO	Règlement d'arbitrage commercial international de la Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et l'Extrême-Orient (appelée désormais Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique), 1966
— Règlement de la CCI	Règlement de conciliation et d'arbitrage de la CCI, 1975
— Règlement de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial	Règlement de procédure de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial
— Règlement de l'Association américaine d'arbitrage	Règlement d'arbitrage commercial de l'Association américaine d'arbitrage
— Règlement de la Chambre de commerce de l'URSS	Règlement de procédure de la Commission d'arbitrage du commerce extérieur de la Chambre de commerce de l'URSS

Il a également été tenu compte des dispositions de divers autres règlements d'arbitrage.

2) *Ordonnance du règlement*

8. Le règlement est divisé en quatre sections :

Section I. — Dispositions liminaires (art. premier à 5);

Section II. — Nomination des arbitres (art. 6 à 13);

Section III. — Procédure arbitrale (art. 14 à 26);

Section IV. — La sentence (art. 27 à 34).

9. Conformément à la décision prise par la Commission à sa sixième session, visée au paragraphe 1 ci-dessus, le règlement d'arbitrage proposé est destiné à être utilisé dans les arbitrages où, conformément à l'accord des parties, un litige est soumis pour décision à un arbitre unique ou à un tribunal d'arbitrage de trois membres désigné spécialement (*ad hoc*) pour régler le litige en question.

3) *Clause compromissoire ou convention d'arbitrage*

10. C'est avant la survenance d'un litige que l'accord tendant à soumettre les litiges à l'arbitrage est normalement conclu, et cet accord est stipulé dans une clause du contrat (clause compromissoire) ou dans une convention d'arbitrage distincte. Il arrive moins souvent qu'une convention d'arbitrage soit conclue dans un document distinct après la survenance d'un litige. La clause compromissoire ou la convention d'arbitrage conclue séparément doit être rédigée avec soin car elle sert de base juridique à l'arbitrage. On peut noter que la compétence des arbitres ne va pas au-delà de ce que prévoit la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage distincte.

11. Il convient aussi de noter que, conformément au paragraphe 1 de l'article premier du règlement, le règlement ne s'applique que si les parties l'ont expressément prévu par écrit dans une clause compromissoire ou une convention d'arbitrage distincte. Il suffit de prévoir dans une clause compromissoire ou dans une convention d'arbitrage distincte que tous les litiges pouvant naître du contrat seront tranchés conformément au règlement d'arbitrage de la CNUDCI.

12. Cependant, comme une clause compromissoire ou une convention d'arbitrage distincte incomplète ou rédigée de manière inappropriée risquerait de compliquer ou retarder la procédure d'arbitrage, il est recommandé d'adopter le libellé ci-après. Ce libellé détermine clairement la portée de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage distincte et réduit la possibilité que des questions sur le point de savoir si un litige relatif au contrat relève de la compétence des arbitres ne soient soulevées, en donnant à ces derniers le pouvoir de trancher une grande variété de questions. Ce libellé type de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage distincte est le suivant :

> "Tout litige, controverse ou réclamation né du présent contrat ou se rapportant au présent contrat, ou une contravention au présent contrat, à sa résolution ou à sa nullité, sera tranché par voie d'arbitrage conformément au règlement d'arbitrage de la CNUDCI que les parties déclarent connaître. Tout tribunal compétent en la matière pourra prononcer un jugement homologuant la sentence rendue par l'arbitre ou les arbitres."

13. La dernière phrase du texte ci-dessus a été ajoutée afin de faciliter la pratique en usage dans certaines juridictions qui consiste à reconnaître force exécutoire non pas à la sentence arbitrale mais à un jugement fondé sur celle-ci et rendu par un tribunal compétent.

4) *Autres éléments qu'il est possible d'ajouter au libellé type de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage distincte*

14. Une clause compromissoire ou une convention d'arbitrage distincte peut avoir une teneur qui dépasse le simple accord des parties de soumettre certaines catégories de litiges à l'arbitrage conformément au règlement. Au cours d'une procédure d'arbitrage, diverses questions peuvent surgir que les parties auraient pu éviter en prévoyant des dispositions appropriées dans la clause compromissoire ou la convention séparée d'arbitrage. En stipulant des dispositions tendant à éviter ces problèmes, le libellé type de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage distincte appellera également l'attention des parties sur ces difficultés éventuelles. Les éléments qu'il est possible d'ajouter concernent les points suivants :

a) *Autorité compétente pour la nomination du ou des arbitres*

15. Le règlement prévoit que, dans certains cas, les arbitres sont nommés par une "autorité compétente". Cette autorité compétente intervient lorsque les parties n'arrivent pas à se mettre d'accord sur le choix d'un arbitre unique (art. 7, par. 3 et 6) ou d'un arbitre-président (art. 8, par. 5 et 8), ainsi que lorsque, dans le cas d'un tribunal d'arbitrage de trois membres, une partie ne nomme pas d'arbitre (art. 8, par. 3). Le règlement prévoit également qu'une décision sera prise par l'autorité compétente en cas de récusation d'un arbitre (art. 11, par. 1). Le règlement autorise les parties à convenir de la désignation d'une autorité compétente qui peut être une personne physique ou une institution. Les parties peuvent convenir de la désignation d'une autorité compétente dans une clause compromissoire ou une convention séparée d'arbitrage, ou à un stade ultérieur, après la survenance du litige à soumettre à l'arbitrage. Le règlement prévoit aussi une procédure de désignation de l'autorité compétente lorsque les parties n'ont pas procédé à cette désignation (art. 7, par. 4, et art. 8, par. 3 et 6). Cependant, étant donné que la désignation d'une autorité compétente par les parties avant le début de la procédure d'arbitrage peut accélérer la nomination des arbitres et la décision sur les récusations éventuelles, il est recommandé de désigner l'autorité compétente dans la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage distincte en ajoutant au libellé ce qui suit :

"En outre, les parties sont convenues que :

"i) L'autorité compétente pour la nomination du ou des arbitres sera . . ." [nom de la personne ou de l'institution].

b) *Nombre d'arbitres*

16. Les parties peuvent décider, en vertu de l'article 6 du règlement, si leur litige sera entendu par un arbitre unique ou par un tribunal d'arbitrage composé de trois membres. Les parties peuvent convenir du nombre d'arbitres dans la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage distincte, ou une fois seulement qu'elles connaissent les détails du litige à soumettre à l'arbitrage. Lorsque le nombre d'arbitres peut être établi au moment de la conclusion de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage distincte, une mention de ce nombre portée dans la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage distincte permettrait d'accélérer la procédure d'arbitrage. Cette indication pourrait être libellée comme suit :

"En outre, les parties sont convenues que :

"Le nombre d'arbitres est fixé à . . ." [un ou trois].

c) *Lieu de l'arbitrage*

17. Conformément au paragraphe 1 de l'article 15, le lieu de l'arbitrage est celui qui est convenu entre les parties. A défaut d'un tel accord, ce lieu est déterminé par les arbitres. En outre, le paragraphe 4 de l'article 15 prévoit que la sentence doit être rendue au lieu de l'arbitrage. Au moment de la conclusion de la convention d'arbitrage, il se peut que les parties ne souhaitent pas choisir le lieu de l'arbitrage, étant donné que le lieu le plus approprié peut dépendre de la nature et des circonstances du litige particulier qui sera soumis à l'arbitrage. Lorsqu'il est possible de choisir le lieu de l'arbitrage au moment de la conclusion de la convention d'arbitrage, ce choix peut être mentionné comme suit dans le texte de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage distincte :

"En outre, les parties sont convenues que :

"Le lieu de l'arbitrage sera . . ." [ville ou pays].

d) *Langues*

18. Le paragraphe 1 de l'article 16 prévoit que la langue, ou les langues, à utiliser pour la procédure d'arbitrage est déterminée par accord entre les parties. A défaut d'un tel accord, les arbitres déterminent la langue ou les langues à utiliser conformément aux dispositions dudit paragraphe. Les parties peuvent juger souhaitable de trancher cette question dans la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage distincte en prévoyant ce qui suit :

"En outre, les parties sont convenues que :

La langue (les langues) à utiliser pour la procédure d'arbitrage sera (seront) . . ." [langue(s)].

e) *Arbitres statuant* ex aequo et bono *ou en qualité d'amiables compositeurs*

19. Le paragraphe 3 de l'article 28 prévoit que les arbitres ne peuvent trancher un litige qui leur est soumis en statuant *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiables compositeurs que si les parties les y ont expressément autorisés et si la loi régissant l'arbitrage dans le pays où la sentence est rendue le permet. Les parties peuvent souhaiter autoriser, dans la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage distincte, les arbitres à statuer ainsi.

f) *Libellé type de clause compromissoire ou de convention d'arbitrage distincte*

20. Compte tenu des observations précédentes, le libellé suivant est proposé pour la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage distincte :

"Tout litige, controverse ou réclamation né du présent contrat ou se rapportant au présent contrat ou à une contravention au présent contrat, à sa résolution ou à sa qualité, sera tranché par voie d'arbitrage conformément au règlement d'arbitrage de la CNUDCI que les parties déclarent connaître. Tout tribunal compétent en la matière pourra prononcer un jugement homologuant la sentence rendue par l'arbitre ou les arbitres.

"En outre, les parties sont convenues que :

"*a*) L'autorité compétente pour la nomination du ou des arbitres sera . . . [nom de la personne ou de l'institution];

"*b*) Le nombre d'arbitres est fixé à . . . [un ou trois];

"*c*) Le lieu de l'arbitrage sera . . . [ville ou pays];

"*d*) La langue (les langues) à utiliser pour la procédure d'arbitrage sera (seront) . . .;

"[*e*) Si les parties le jugent souhaitable, autorisation pour les arbitres de statuer *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiables compositeurs.]"

Règlement d'arbitrage commercial international (projet révisé)

SECTION I. — DISPOSITIONS LIMINAIRES

Champ d'application

Article premier

1. Le présent Règlement s'applique lorsque les parties à un contrat sont convenues, par une convention écrite se référant expressément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, de trancher conformément à ce dernier les litiges nés dudit contrat.

2. On entend par "parties" les personnes physiques ou morales, y compris les personnes morales de droit public.

3. On entend par "convention écrite" une clause compromissoire stipulée dans un contrat ou une convention d'arbitrage distincte, y compris une convention contenue dans un échange de lettres signées par les parties ou dans un échange de télégrammes ou de messages télex.

4. On entend par "litiges nés dudit contrat" les litiges existants ou futurs qui naissent d'un contrat conclu entre les parties ou se rapportant audit contrat ou à contravention audit contrat, à sa résolution ou à sa nullité.

Modification du règlement

Article 2

Les parties peuvent à tout moment convenir par écrit de modifier toute disposition du présent Règlement, y compris tous délais fixés par le présent Règlement ou conformément à celui-ci.

Réception des communications; calcul des délais

Article 3

1. Aux fins du présent Règlement, une notification, une communication ou une proposition adressée par une partie à l'autre est réputée être arrivée à destination le jour de sa remise à la résidence habituelle ou au siège de l'autre partie ou, à défaut, à sa dernière résidence ou son dernier siège connu.

2. Aux fins du calcul d'un délai prescrit par le présent Règlement, ledit délai commence à courir le jour où la notification, la communication ou la proposition est arrivée à destination, lequel est compté comme premier jour du délai. Si le dernier jour du délai est un jour férié ou chômé au lieu de la résidence ou du siège du destinataire, le délai est prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant. Les jours fériés et chômés qui tombent pendant que court le délai sont comptés.

Notification d'arbitrage

Article 4

1. La partie qui prend l'initiative de recourir à l'arbitrage (ci-après dénommée "le demandeur") notifie à l'autre partie (ci-après dénommée "le défendeur") qu'elle invoque une clause compromissoire ou une convention d'arbitrage distincte conclue par les parties.

2. La procédure d'arbitrage est réputée commencer à la date à laquelle cette notification (ci-après dénommée "notification d'arbitrage") est remise à la résidence habituelle ou au siège du défendeur, ou à défaut à sa dernière résidence ou son dernier siège connu.

3. La notification d'arbitrage contient les indications ci-après, dont la liste n'est pas exhaustive :

a) Les noms et adresses des parties;

b) La mention de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage invoquée;

c) La mention du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte;

d) La nature générale du litige et, le cas échéant, une estimation de la somme sur laquelle il porte;

e) L'objet de la demande;

f) Une proposition quant au nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois), à défaut d'accord sur ce point conclu précédemment entre les parties.

Représentation

Article 5

Toute partie peut se faire représenter par un conseil ou un mandataire dès qu'elle a communiqué le nom et l'adresse de l'intéressé à l'autre partie. Cette communication est réputée faite lorsque la notification d'arbitrage, la requête, la réponse ou une demande reconventionnelle ont été déposées au nom d'une partie par un conseil ou un mandataire.

SECTION II. — NOMINATION DES ARBITRES

Nombre d'arbitres

Article 6

Si les parties ne sont pas convenues antérieurement du nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois) et si dans les 15 jours de la réception par le défendeur de la notification d'arbitrage du demandeur les parties ne sont pas convenues qu'il n'y aura qu'un seul arbitre, il sera nommé trois arbitres.

Nomination d'un arbitre unique

Article 7

1. S'il doit être nommé un arbitre unique, celui-ci doit être d'une nationalité différente que celle des parties.

2. Le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'arbitre unique. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'arbitre unique dans les 30 jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur.

3. Si à l'expiration de ce délai les parties ne se sont pas entendues sur le choix de l'arbitre unique, ou si avant l'expiration de ce délai elles ont conclu qu'elles ne pourraient pas arriver à un accord à ce sujet, l'arbitre unique est nommé par l'autorité compétente désignée antérieurement par les parties. Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs institutions ou personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'autorité compétente. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'autorité compétente dans les 15 jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur.

4. Si à l'expiration de ce délai les parties ne se sont pas entendues sur la désignation de l'autorité compétente, le demandeur doit s'adresser :

a) Au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, ou

b) [Ajouter ici l'organe ou organisme approprié qui sera créé sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies.]

L'autorité visée à l'alinéa *a* ou à l'alinéa *b* peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Elle communique aux deux parties le nom de l'autorité compétente qu'elle aura désignée.

5. Le demandeur adresse à l'autorité compétente une copie de la notification d'arbitrage, une copie du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte et une copie de la convention d'arbitrage si celle-ci ne figure pas dans le contrat.

6. L'autorité compétente nomme l'arbitre unique en utilisant le système des listes, conformément à la procédure suivante :

— L'autorité compétente communique aux deux parties une liste identique comprenant au moins trois noms;

— Dans les 15 jours de la réception de cette liste, chaque partie peut renvoyer celle-ci à l'autorité compétente après avoir rayé le nom ou les noms auxquels elle fait objection et numéroté les noms restants dans l'ordre de ses préférences;

— A l'expiration du délai susmentionné, l'autorité compétente choisit l'arbitre unique parmi les personnes dont le nom figure sur les listes qui lui ont été renvoyées conformément à l'ordre de préférence indiqué par les parties.

Si pour une raison quelconque la nomination ne peut se faire conformément à cette procédure, la nomination de l'arbitre unique est laissée à l'appréciation de l'autorité compétente.

L'autorité compétente peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions.

Nomination de trois arbitres

Article 8

1. S'il doit être nommé trois arbitres, chaque partie en nomme un. Les deux arbitres ainsi nommés choisissent le troisième qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage.

2. L'arbitre président doit être d'une nationalité différente de celle des parties.

3. Si dans les 15 jours de la réception de la notification du nom de l'arbitre désigné par le demandeur, le défendeur ne lui a pas, à son tour, notifié par télégramme ou message télex le nom de l'arbitre de son choix, le demandeur doit :

a) Si les parties ont désigné antérieurement une autorité compétente, demander à celle-ci de nommer le deuxième arbitre.

b) Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente, s'adresser à l'une des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 7 pour qu'elle procède à cette nomination.

La nomination du deuxième arbitre est laissée à l'appréciation de l'autorité compétente.

4. Si dans les 15 jours de la nomination du deuxième arbitre les deux arbitres ne se sont pas entendus sur le choix de l'arbitre président, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions de président. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'arbitre président dans les trente jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur.

5. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur le choix de l'arbitre président, ou si avant l'expiration de ce délai elles ont conclu qu'elles ne pourraient pas arriver à un accord à ce sujet, l'arbitre président est nommé par l'autorité compétente désignée antérieurement par les parties. Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité, ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou plusieurs institutions ou personnes susceptibles d'exercer les fonctions d'autorité compétente. Les parties s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'autorité compétente dans les 15 jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur.

6. Si, à l'expiration de ce délai, les parties ne se sont pas entendues sur la désignation de l'autorité compétente, le demandeur s'adresse à l'une des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 7 pour qu'elle désigne une autorité compétente. L'autorité à laquelle il est fait appel peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Elle communique aux deux parties le nom de l'autorité compétente qu'elle aura désignée. L'autorité compétente peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions.

7. Le demandeur adresse à l'autorité compétente une copie de la notification d'arbitrage, une copie du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte et une copie de la convention d'arbitrage si celle-ci ne figure pas dans le contrat.

8. L'autorité compétente nomme l'arbitre président conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 7.

Récusation d'arbitres (articles 9 à 11)

Article 9

1. Chaque partie peut récuser un arbitre, y compris un arbitre unique ou un arbitre président, indépendamment du fait que cet arbitre :

— A été à l'origine proposé ou nommé par elle, ou

— A été nommé par l'autre partie ou une autorité compétente, ou

— A été choisi par les deux parties ou par les autres arbitres,

s'il existe des circonstances de nature à justifier des doutes sur son impartialité ou son indépendance.

2. Les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article comprennent tout intérêt d'ordre économique ou personnel dans le résultat de l'arbitrage, tout lien d'ordre familial ou tout lien commercial présent ou passé avec l'une des parties ou avec le conseil ou le mandataire de l'une des parties.

3. Tout arbitre dont la nomination est envisagée signale à ceux qui l'ont pressenti toutes circonstances de nature à justifier des doutes sur son impartialité ou sur son indépendance. Une fois qu'il a été nommé ou choisi, un arbitre signale lesdites circonstances aux parties, s'il ne l'a déjà fait.

Article 10

1. La récusation d'un arbitre doit être faite dans les trente jours suivant la date à laquelle sa nomination a été communiquée à la partie récusante ou dans les trente jours suivant la date à laquelle celle-ci a eu connaissance des circonstances visées à l'article 9.

2. La récusation est notifiée à l'autre partie et à l'arbitre en cause. La notification se fait par écrit et elle doit être motivée.

3. Lorsqu'un arbitre a été récusé par une partie, l'autre partie peut accepter la récusation. L'arbitre peut également se déporter à la suite de la récusation. Dans les deux cas, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8.

Article 11

1. Si la récusation n'est pas acceptée par l'autre partie et que l'arbitre récusé ne se déporte pas, la décision relative à la récusation est prise :

a) Si la nomination initiale a été faite par une autorité compétente — par ladite autorité compétente.

b) Si la nomination initiale n'a pas été faite par une autorité compétente mais qu'une telle autorité a été désignée antérieurement par ladite autorité compétente.

c) Dans tous les autres cas, par l'autorité compétente qui doit être désignée conformément aux dispositions des articles 7 ou 8.

2. Si, dans les cas visés aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 1, l'autorité compétente admet la récusation, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8; toutefois, dans le cas où cette procédure implique la désignation d'une autorité compétente, la nomination de l'arbitre est faite par l'autorité compétente qui s'est prononcée sur la récusation.

Décès ou démission d'un arbitre; incapacité ou carence d'un arbitre

Article 12

1. En cas de décès ou de démission d'un arbitre pendant la procédure d'arbitrage, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8.

2. En cas d'incapacité ou de carence d'un arbitre, c'est la procédure applicable à la récusation et au remplacement des arbitres prévue aux articles 10 et 11 qui s'applique.

3. En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président, la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement doit être répétée. En cas de remplacement d'un autre arbitre, la décision de répéter cette procédure est laissée à l'appréciation du tribunal arbitral.

Renseignements concernant les arbitres proposés

Article 13

Lorsqu'à l'occasion de la nomination des arbitres la candidature d'une ou de plusieurs personnes est proposée soit par les parties, soit par une autorité compétente, les noms et adresses complets des intéressés ainsi que leur nationalité doivent être indiqués, accompagnés si possible d'une description des titres qui justifient leur nomination en qualité d'arbitres.

SECTION III. — PROCÉDURE ARBITRALE

Dispositions générales

Article 14

1. Sous réserve des dispositions du présent règlement, les arbitres peuvent procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié, pourvu que les parties soient traitées sur un pied d'égalité et avec impartialité.

2. A la demande de l'une ou l'autre partie, les arbitres organisent une procédure orale pour la production de preuves par témoins, y compris des experts, ou pour l'exposition orale des arguments. Si aucune demande n'est formée en ce sens, les arbitres décident s'il convient d'organiser une telle procédure ou si la procédure se déroulera exclusivement sur pièces.

3. Toutes les pièces ou informations que l'une des parties fournit aux arbitres doivent être communiquées en même temps par celle-ci à l'autre partie.

Lieu de l'arbitrage

Article 15

1. A défaut d'accord entre les parties sur le lieu de l'arbitrage, ce lieu est déterminé par les arbitres.

2. Les arbitres peuvent fixer l'emplacement de l'arbitrage à l'intérieur du pays ou de la ville choisis par les parties. Ils peuvent entendre des témoins et tenir des réunions préparatoires pour se consulter, en tout lieu qui leur conviendra, compte tenu des besoins de l'arbitrage.

3. Les arbitres peuvent se réunir en tout lieu qu'ils jugeront approprié aux fins d'inspection de marchandises ou d'autres biens et d'examen de pièces. Les parties en seront informées suffisamment longtemps à l'avance pour avoir la possibilité d'assister à la descente sur les lieux.

4. La sentence est rendue au lieu de l'arbitrage.

Langue

Article 16

1. Sous réserve de l'accord des parties, les arbitres fixent sans retard, dès leur nomination, la langue ou les langues de la procédure. Cette décision s'applique à la requête, à la réponse, et à tout autre exposé écrit et en cas de procédure orale, à la langue ou aux langues à utiliser au cours de cette procédure.

2. Les arbitres peuvent ordonner que toutes les pièces jointes à la requête ou à la réponse et toutes les pièces complémentaires produites au cours de la procédure qui ont été remises dans leur langue originale soient accompagnées d'une traduction dans la langue ou les langues choisies par les parties ou fixées par les arbitres.

Requête

Article 17

1. Dans le délai fixé à cet effet par les arbitres, le demandeur adresse sa requête écrite au défendeur et à chacun des arbitres. Une copie du contrat et de la convention d'arbitrage, si elle ne figure pas dans le contrat, doit être jointe à la requête.

2. La requête comporte les indications ci-après :

a) Les noms et adresses des parties;

b) Un exposé des faits présentés à l'appui de la requête;

c) Les points litigieux;

d) L'objet de la demande.

Le demandeur peut joindre à sa requête toutes pièces qu'il juge pertinentes ou y mentionner celles qu'il produira.

3. Au cours de la procédure arbitrale, la requête peut être complétée ou modifiée avec l'autorisation des arbitres à condition que le défendeur ait la possibilité d'exercer son droit de défense à l'égard de ce changement.

Réponse

Article 18

1. Dans le délai fixé à cet effet par les arbitres, le défendeur adresse sa réponse écrite au demandeur et à chacun des arbitres.

2. Le défendeur répond aux alinéas *b*, *c* et *d* de la requête (article 17, paragraphe 2). Il peut joindre à sa réponse les pièces sur lesquelles il appuie sa défense ou y mentionner celles qu'il produira.

3. Dans sa réponse, le défendeur peut former une demande reconventionnelle fondée sur le même contrat ou invoquer un droit fondé sur le même contrat comme moyen de compensation.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 17 s'appliquent à la demande reconventionnelle et au droit invoqué comme moyen de compensation.

Déclinatoire de compétence arbitrale

Article 19

1. Les arbitres peuvent statuer sur les exceptions prises de leur incompétence, y compris toute exception touchant l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage.

2. Les arbitres ont compétence pour se prononcer sur l'existence ou la validité du contrat dont la clause compromissoire fait partie. Aux fins de l'article 19, une clause compromissoire qui fait partie d'un contrat et qui prévoit l'arbitrage en vertu du présent Règlement sera considérée comme une convention distincte des autres clauses du contrat. La constatation de la nullité du contrat par les arbitres n'entraîne pas de plein droit la nullité de la clause compromissoire.

3. L'exception d'incompétence doit être soulevée au plus tard lors du dépôt de la réponse ou en cas de demande reconventionnelle, de la réplique. Si elle est soulevée à un stade ultérieur de la procédure, les ar-

bitres peuvent néanmoins la déclarer recevable, à condition que ce retard soit justifié par les circonstances.

4. Les arbitres peuvent statuer sur l'exception d'incompétence en la traitant comme question préalable, ou poursuivre l'arbitrage et statuer sur l'exception dans leur sentence définitive.

Autres pièces écrites; preuves complémentaires

Article 20

1. Les arbitres décident quelles sont, outre la requête et la réponse, les autres pièces écrites que les parties ont l'obligation ou l'autorisation de déposer; ils fixent le délai du dépôt de ces pièces. Toutefois, si les parties conviennent d'un nouvel échange d'écritures, les arbitres recevront celles-ci.

2. Si une demande reconventionnelle est formée dans la réponse, les arbitres donnent au demandeur la possibilité de présenter une réplique écrite.

3. A tout moment de la procédure, les arbitres peuvent demander aux parties de produire des preuves complémentaires, en leur fixant un délai approprié à cet effet.

Délais

Article 21

Les délais fixés par les arbitres pour la communication des écritures ne doivent pas dépasser 45 jours et, dans le cas de la requête, 15 jours. Toutefois, ces délais peuvent être prorogés par les arbitres si ceux-ci jugent que cette prorogation est motivée.

Audiences; témoignages

Article 22

1. En cas de procédure orale, les arbitres notifient aux parties suffisamment à l'avance la date, l'heure et le lieu de la procédure.

2. Si des témoins doivent être entendus, chaque partie communique, quinze jours au moins avant l'audience, aux arbitres et à l'autre partie, les noms et adresses des témoins qu'ils veulent citer en précisant la langue dans laquelle ces témoins déposeront.

3. Les arbitres prennent des dispositions pour faire assurer l'interprétation des exposés oraux faits à l'audience et établir un procès-verbal sténographique de l'audience, s'ils jugent que l'une ou l'autre de ces mesures s'imposent eu égard aux circonstances de l'espèce ou si les parties en sont convenues et ont notifié cet accord aux arbitres quinze jours au moins avant l'audience.

4. L'audience se déroule à huis clos, sauf convention contraire des parties. Avec le consentement des parties, les arbitres peuvent autoriser des personnes autres que les parties et leur conseil ou mandataire à assister à l'audience. Ils peuvent demander que des témoins se retirent pendant la déposition d'autres témoins. Ils sont libres de fixer la manière dont les témoins sont interrogés.

5. La preuve par témoins peut également être administrée sous la forme de déclarations écrites signées par les témoins.

6. Les arbitres sont juges de la recevabilité, de la pertinence et de l'importance des preuves présentées.

Mesures conservatoires provisoires

Article 23

1. A la demande de l'une ou l'autre partie, les arbitres peuvent prendre toutes mesures provisoires qu'ils jugent nécessaires en ce qui concerne l'objet du litige, notamment les mesures conservatoires pour les marchandises litigieuses, en prescrivant par exemple leur dépôt entre les mains d'un tiers ou la vente de denrées périssables.

2. Ces mesures provisoires peuvent être prises sous la forme d'une sentence provisoire. Les arbitres peuvent exiger un cautionnement au titre des frais occasionnés par ces mesures.

3. Une demande de mesures provisoires peut également être adressée à une autorité judiciaire. Cette demande ne doit pas être considérée comme incompatible avec la convention d'arbitrage ni comme une renonciation au droit de se prévaloir de ladite convention.

Experts

Article 24

1. Les arbitres peuvent nommer un ou plusieurs experts chargés de leur faire rapport par écrit sur les points précis qu'ils détermineront. Une copie du mandat de l'expert, tel qu'il a été fixé par les arbitres, sera communiquée aux parties.

2. Les parties fournissent à l'expert tous renseignements appropriés ou soumettent à son inspection toutes pièces ou toutes choses pertinentes qu'il pourrait leur demander. Tout différend s'élevant entre une partie et l'expert au sujet du bien-fondé de la demande sera soumis aux arbitres qui trancheront.

3. Dès réception du rapport de l'expert, les arbitres communiquent une copie de ce rapport aux parties, lesquelles auront la possibilité de formuler par écrit leur opinion à ce sujet. Les parties ont le droit d'examiner tout document invoqué par l'expert dans son rapport.

4. A la demande de l'une ou l'autre des parties, l'expert, après la remise de son rapport, peut être entendu à une audience à laquelle les parties et leur conseil ou mandataire ont la possibilité d'assister et de l'interroger. A cette audience, l'une ou l'autre des parties peut faire venir en qualité de témoins des experts qui déposeront sur les questions litigieuses. Les dispositions de l'article 22 sont applicables à cette procédure.

Défaut de présentation de la requête ou de la réponse; défaut de comparution d'une partie

Article 25

1. Si, dans les délais fixés par les arbitres à l'article 17, le demandeur ne présente pas sa requête, les arbitres peuvent lui accorder un nouveau délai pour lui permettre de le faire. Si, à l'expiration de ce nouveau délai, il n'a pas présenté sa requête sans invoquer de motif légitime, les arbitres rendent une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale.

2. Si, dans les délais fixés par les arbitres à l'article 18, le défendeur ne présente pas sa réponse sans invoquer de motif légitime, les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage.

3. Si l'une des parties ne comparaît pas à l'audience régulièrement convoquée conformément au présent règlement sans invoquer de motif légitime, les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage et la procédure sera réputée contradictoire.

4. Si, après avoir été dûment notifiée, l'une des parties, sans invoquer de motif légitime, ne produit pas de pièces alors qu'il doit être statué uniquement sur pièces, les arbitres peuvent statuer sur la base des éléments de preuve dont ils disposent.

Renonciation au droit de se prévaloir du présent règlement

Article 26

Toute partie qui, bien qu'elle sache que l'une des dispositions ou des conditions énoncées dans le présent règlement n'a pas été respectée, poursuit néanmoins l'arbitrage sans formuler d'objection, est réputée avoir renoncé à son droit de faire objection.

Section IV. — La sentence

Forme et effet de la sentence

Article 27

1. Les arbitres peuvent rendre non seulement des sentences définitives, mais également des sentences provisoires, interlocutoires ou partielles.

2. La sentence est obligatoire pour les parties. Elle est rendue par écrit et elle est motivée, à moins que les deux parties soient expressément convenues qu'elle ne doit pas l'être.

3. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, la sentence est rendue à la majorité des voix.

4. La sentence est signée par les arbitres. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, l'absence de la signature de l'un d'entre eux ne porte pas atteinte à la validité de la sentence. Le motif pour lequel la signature d'un arbitre manque est mentionné dans la sentence.

5. La sentence ne peut être publiée qu'avec le consentement des deux parties.

6. Des copies de la sentence signées par les arbitres sont communiquées par ceux-ci aux parties.

7. Si la loi en matière d'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue impose le dépôt ou l'enregistrement de la sentence, les arbitres satisfont à cette obligation dans le délai prévu par la loi.

Loi applicable

Article 28

1. Les arbitres appliquent la loi désignée par les parties comme étant la loi applicable au fond du litige. Cette indication doit figurer expressément dans le contrat ou découler clairement des stipulations du contrat.

2. A défaut d'une telle indication par les parties, les arbitres appliquent la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'ils jugent applicable en l'espèce.

3. Les arbitres ne statuent *ex aequo et bono* (en qualité d'"amiables compositeurs") que s'il y ont été expressément autorisés par les parties et si ce type d'arbitrage est permis par la loi régissant l'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue.

4. Dans tous les cas, les arbitres tiennent compte des stipulations du contrat et des usages du commerce.

Transaction ou autres motifs de clôture de la procédure

Article 29

1. Si, avant que la sentence ne soit rendue, les parties conviennent d'une transaction qui règle le litige, les arbitres rendent une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou, si les deux parties leur en font la demande et s'ils l'acceptent, constatent le fait par une sentence arbitrale rendue d'accord partie. Cette sentence n'a pas à être motivée. Si, avant que la sentence ne soit rendue, il devient inutile ou impossible pour toute autre raison de poursuivre la procédure arbitrale, les arbitres informent les parties de leur intention de rendre une ordonnance de clôture de la procédure. Les arbitres sont autorisés à rendre cette ordonnance à moins que l'une des parties ne s'oppose à la clôture.

2. Les arbitres fixent les frais d'arbitrage visés à l'article 33 dans le texte de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence arbitrale rendue d'accord partie. Sauf convention contraire entre les parties, les arbitres répartissent ces frais entre les parties comme ils le jugent approprié.

3. Les arbitres adressent aux parties une copie de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence rendue d'accord partie, par eux dûment signée. Les dispositions du paragraphe 7 de l'article 27 sont applicables aux sentences arbitrales rendues d'accord partie.

Interprétation de la sentence

Article 30

1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres d'en donner une interprétation. Cette interprétation lie les parties.

2. L'interprétation est donnée par écrit dans les 45 jours de la réception de la demande et les dispositions des paragraphes 3 à 7 de l'article 27 lui sont applicables.

Rectification de la sentence

Article 31

1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres de rectifier dans le texte de la sentence toute erreur de calcul, toute erreur matérielle ou typographique ou toute erreur de même nature. Les arbitres peuvent dans les 30 jours de la communication de la sentence aux parties, faire ces rectifications de leur propre initiative.

2. Ces rectifications sont faites par écrit et les dispositions des paragraphes 6 et 7 de l'article 27 leur sont applicables.

Sentence additionnelle

Article 32

1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres de rendre une sentence additionnelle sur des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage mais omis dans la sentence.

2. Si les arbitres jugent la demande justifiée et estiment que l'omission peut être rectifiée sans nécessiter de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages, ils complètent leur sentence dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande.

3. Les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 27 sont applicables à la sentence additionnelle.

Frais

Article 33

1. Les arbitres fixent les frais d'arbitrage dans leur sentence. Les "frais" comprennent notamment :

a) Les honoraires des arbitres, indiqués séparément et fixés par les arbitres eux-mêmes;

b) Les frais de déplacement et autres dépenses faites par les arbitres;

c) Les émoluments des experts consultés et les frais encourus pour toute autre aide demandée par les arbitres;

d) Les frais de déplacement des témoins, dans la mesure où ils ont été approuvés par les arbitres;

e) Les indemnités représentant les honoraires du conseil de la partie qui triomphe, lorsque cette indemnisation constitue l'un des chefs de la demande d'arbitrage et dans la mesure où les arbitres jugent une telle indemnisation raisonnable.

f) Tous honoraires demandés par l'autorité compétente pour ses services.

2. Les frais d'arbitrage sont en principe à la charge de la partie qui succombe. Toutefois, les arbitres peuvent les répartir entre les parties, s'ils jugent que cela est raisonnable.

Consignation du montant des frais

Article 34

1. Dès leur nomination, les arbitres peuvent requérir chaque partie de consigner une même somme à titre d'avance à valoir sur les frais d'arbitrage.

2. Au cours de la procédure d'arbitrage, les arbitres peuvent requérir les parties de consigner d'autres sommes.

3. Si les sommes dont la consignation est requise ne sont pas intégralement versées dans les 30 jours de la communication de la requête, les arbitres notifient le fait aux parties et offrent à l'une ou l'autre d'entre elles la possibilité d'effectuer le versement demandé.

4. Les arbitres rendent compte aux parties de l'utilisation des sommes reçues en dépôt; ils leur restituent tout solde non dépensé.

2. — Rapport du Secrétaire général : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) [additif] : commentaire du projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI (A/CN.9/112/Add.1)*

SECTION I

Commentaire de l'article premier

Introduction

1. L'objectif du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI est de faciliter l'arbitrage de litiges découlant de transactions commerciales internationales. Cet objectif apparaît clairement dans le titre "Règlement relatif à l'arbitrage commercial international", ainsi que dans certaines dispositions du Règlement concernant le caractère international de l'arbitrage, comme celles qui prévoient que s'il doit être nommé un arbitre unique ou un arbitre président, celui-ci doit être d'une nationalité différente de celles des parties (par. 1 de l'article 7 et par. 2 de l'article 8).

2. Le Règlement ne contient cependant aucune disposition en limitant le champ d'application aux litiges découlant de transactions commerciales inter-

* 12 décembre 1975.

nationales. Si l'on voulait limiter ainsi le domaine d'application du Règlement en y faisant figurer une disposition à cet effet, il faudrait résoudre le problème difficile qui consiste à définir l'expression "transaction commerciale internationale", et cette définition pourrait créer de nouveaux motifs de contester l'arbitrage.

3. En outre, il ne semble pas nécessaire d'avoir une telle disposition restrictive. Dans le cas d'une loi uniforme ou d'une convention qui est applicable malgré l'absence d'accord exprès entre les parties quant à son applicabilité, il est indispensable de définir le domaine d'application. En revanche, étant donné que le Règlement ne s'applique que lorsque les parties ont conclu un accord écrit pour le rendre applicable, il suffit d'indiquer clairement le domaine d'application que l'on a entendu donner au Règlement. Les parties peuvent alors rendre le Règlement applicable aux cas qu'elles considèrent appropriés.

4. Par ailleurs, le Règlement n'exige pas que la clause compromissoire ou convention d'arbitrage faisant référence au Règlement ait un caractère international dans la mesure où les parties, en souscrivant à ladite clause ou convention, devraient avoir leur résidence habituelle ou leur établissement principal dans des pays différents. Une telle exigence créerait également des problèmes d'interprétation et des motifs supplémentaires de contester l'arbitrage.

5. Une autre raison de ne pas inclure dans le Règlement de définition en limitant l'application aux transactions commerciales internationales est que le Règlement permet aux parties, par voie d'accord écrit, de modifier l'une quelconque de ses dispositions (art. 2). Lorsque les parties ont cette faculté, il n'est plus nécessaire d'avoir une disposition restreignant le domaine d'application du Règlement étant donné que les parties peuvent lui donner un champ d'application plus large dans tous les cas où elles le souhaitent.

6. C'est en raison de ces considérations que le domaine d'application du Règlement n'est pas limité à l'arbitrage de litiges découlant de transactions commerciales internationales. Les parties peuvent donc appliquer le Règlement à des affaires purement internes, même s'il a été rédigé en ayant en vue les transactions commerciales internationales.

Paragraphes 1 et 4

7. Aux termes du paragraphe 1 de l'article premier, le Règlement s'applique en vertu d'une convention écrite s'y référant expressément. Un écrit est requis pour éviter toute incertitude quant à la question de savoir si l'on a entendu rendre le Règlement applicable. La convention peut être conclue après la naissance d'un litige ou — cas plus fréquent — longtemps auparavant par l'insertion dans un contrat d'une clause compromissoire. Le paragraphe 4 définit en terme très larges le type de litiges qui peuvent être résolus conformément au Règlement. Le libellé de ce paragraphe est inspiré de celui du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention de New York de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.

Paragraphe 2

8. Ce paragraphe précise qu'un gouvernement, service étatique ou organisme public peut être partie à une clause compromissoire ou à une convention d'arbitrage se référant au Règlement. Le texte de ce paragraphe est inspiré de celui du paragraphe 1 de l'article II de la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international, qui reconnaît également le droit des personnes morales considérées par le droit applicable comme "personnes morales de droit public" de conclure valablement des conventions d'arbitrage.

Paragraphe 3

9. Ce paragraphe suit, pour l'essentiel, le paragraphe 2 de l'article II de la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères. Néanmoins, pour tenir compte des pratiques commerciales modernes, on a précisé qu'il est possible de souscrire à une clause compromissoire ou à une convention d'arbitrage par un échange de messages télex. Une clause analogue se trouve au paragraphe 2, *a*, de l'article premier de la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international.

Commentaire de l'article 2

1. Conformément à cet article, les parties peuvent diriger le cours de la procédure arbitrale de la manière qu'elles jugent la mieux appropriée. La disposition prévoyant que toute modification du Règlement doit se faire par écrit a pour but d'éviter toute incertitude quant à la nature de cette modification.

2. Il y a lieu de noter qu'aux termes de l'article 26 le Règlement peut être modifié par le comportement d'une partie si l'autre n'y fait pas objection à bref délai (renonciation implicite).

Commentaire de l'article 3

Paragraphe 1

1. Le Règlement contient des dispositions concernant les notifications, communications ou propositions soumises par l'une des parties à l'autre à divers stades de la procédure arbitrale, ainsi que les délais fixés à cette fin. Le paragraphe 1 de l'article 3 précise quand ces notifications, communications ou propositions sont réputées avoir été reçues. Ce paragraphe complète la règle contenue dans la première phrase du paragraphe 2 du même article concernant la date à laquelle commencent à courir les délais prescrits par le Règlement. La règle figurant au paragraphe 1 est inspirée de celle qui figure au paragraphe 2 de l'article 14 de la Convention de New York de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.

Paragraphe 2

2. Plusieurs dispositions du Règlement stipulent que les mesures qui y sont visées doivent ou peuvent

être prises par les parties ou par les arbitres dans un délai spécifié après réception d'une notification, communication ou proposition (par exemple : art. 6 — après réception de la notification; art. 7, par. 2 et 3 — après réception de la proposition; art. 8, par. 3 — après réception de la notification; art. 10, par. 1 — après réception de la communication). La première phrase de ce paragraphe précise le jour auquel ce délai commence à courir, et les autres concernent l'effet des jours fériés et chômés sur le cours de ce délai.

Commentaire de l'article 4

Paragraphes 1 et 3

1. La notification qui doit être donnée aux termes du paragraphe 1 a pour but d'informer le défenseur qu'une procédure d'arbitrage a été engagée afin de faire valoir un droit à son encontre. Des dispositions analogues figurent à l'article 3 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, au paragraphe 3 de l'article II du Règlement d'arbitrage de la Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et l'Extrême-Orient, à la section 7 du Règlement d'arbitrage commercial de l'Association américaine d'arbitrage et à la section 7 du Règlement de procédure de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial.

2. Les renseignements que doit contenir la notification en question aux termes des alinéas *b*, *c*, *d* et *e* du paragraphe 3 ont pour but d'informer le défendeur des différents aspects de l'affaire et de lui permettre de décider de la marche à suivre, c'est-à-dire de déterminer si la prétention avancée doit être contestée et, dans l'affirmative, de déterminer l'identité de la personne à choisir ou à nommer comme arbitre. L'alinéa *f* permet au demandeur de prendre d'ores et déjà une mesure qui pourra être nécessaire pour engager la procédure d'arbitrage, c'est-à-dire de suggérer si le tribunal d'arbitrage devrait être composé d'un ou de trois arbitres.

Paragraphe 2

3. La date à laquelle une procédure d'arbitrage a commencé peut influer sur la question de savoir si les dispositions de droit interne concernant la prescription s'appliquent au litige ou aux litiges soumis à l'arbitrage. Ce paragraphe pose la règle à suivre pour savoir à quelle date est réputée commencer la procédure d'arbitrage. Cette règle est inspirée de celle qui figure au paragraphe 2 de l'article 14 de la Convention de New York de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.

Commentaire de l'article 5

1. Cet article donne à toute partie le droit de se faire représenter par un conseil ou un mandataire dès qu'elle a communiqué le nom et l'adresse de l'intéressé à l'autre partie. Le droit de se faire représenter par un mandataire est également reconnu à l'article 30 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, au paragraphe 8 de l'article VI du Règlement d'arbitrage de la Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et l'Extrême-Orient, à la section 21 du Règlement d'arbitrage commercial de l'Association américaine d'arbitrage, à la section 20 du Règlement de procédure de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial, à la section 20 du Règlement de procédure de la Commission d'arbitrage du commerce extérieur de la Chambre de commerce de l'URSS et au paragraphe 5 de l'article 15 du Règlement de conciliation et d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale.

2. Cette représentation est possible à tous les stades de la procédure arbitrale, y compris à l'occasion d'une procédure orale organisée par les arbitres (par exemple en application du paragraphe 2 de l'article 14) ou de toute réunion convoquée par les arbitres pour inspecter les marchandises (aux termes du paragraphe 3 de l'article 15). Il est nécessaire de communiquer le nom du conseil ou du mandataire pour que l'autre partie soit assurée que ce conseil ou mandataire a les pouvoirs requis pour agir au nom de la partie qu'il prétend représenter.

3. La deuxième phrase de cet article a été ajoutée pour tenir compte du fait que, dans la pratique de l'arbitrage, les pouvoirs requis ont toujours été conférés et n'ont pas besoin d'être communiqués expressément lorsqu'un conseil ou mandataire agit de la façon décrite dans cet article. Une disposition analogue apparaît à la section 21 du Règlement d'arbitrage commercial de l'Association américaine d'arbitrage.

SECTION II

Commentaire de l'article 6

1. Un accord préalable des parties à une clause compromissoire ou à une convention d'arbitrage sur le nombre d'arbitres avance la procédure d'arbitrage en supprimant le délai dans lequel, selon cet article, les parties doivent convenir de ce nombre. Dans l'introduction au Règlement (A/CN.9/112, par. 16), il est recommandé aux parties à une clause compromissoire ou à une convention d'arbitrage séparée de compléter, chaque fois que possible, cette clause ou cette convention par une disposition prévoyant le nombre d'arbitres.

2. La pratique normale dans l'arbitrage des litiges découlant de transactions commerciales internationales étant d'avoir trois arbitres, cet article prévoit qu'il sera nommé trois arbitres si les parties n'arrivent pas à s'entendre sur ce point. Une disposition analogue sur le nombre d'arbitres figure à l'article 8 du Règlement de procédure de la Commission d'arbitrage du commerce extérieur de la Chambre de commerce de l'URSS, ainsi qu'à l'article 4 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe.

3. On estime que le délai de 15 jours prévu dans cet article suffit pour permettre aux parties de communiquer entre elles et de parvenir à un accord sur le nombre d'arbitres qu'elles souhaitent.

4. On a examiné la question de savoir si cet article devrait prévoir une disposition stipulant que, lorsque les parties n'arrivent pas à s'entendre sur le nombre d'arbitres dans un délai fixé de 15 jours et que le tribunal d'arbitrage doit donc comprendre trois arbitres, les parties peuvent néanmoins convenir ultérieurement qu'il n'y aura qu'un seul arbitre. On estime qu'il n'est pas nécessaire de prévoir expressément de disposition à cet effet, étant donné que le résultat souhaité peut-être obtenu par un accord écrit des parties tendant à modifier cet article, conformément à l'article 2.

Commentaire de l'article 7

Paragraphe 1

1. La disposition selon laquelle un arbitre unique doit être d'une nationalité différente de celle des parties vise un objectif souhaitable, à savoir d'assurer l'impartialité de l'arbitre unique dans l'accomplissement de ses fonctions. Une disposition analogue figure au paragraphe 6 de l'article 2 du Règlement de conciliation et d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale. Il peut se présenter cependant des cas où les deux parties ont entièrement confiance en l'impartialité d'un arbitre unique proposé ayant la même nationalité qu'une ou que les deux parties. Les parties peuvent alors désigner cette personne comme arbitre unique, après avoir convenu par écrit de modifier ce paragraphe, conformément à l'article 2.

Paragraphe 2

2. La disposition de ce paragraphe prévoyant que le demandeur doit faire sa proposition par télégramme ou message télex a pour but d'accélérer la procédure d'arbitrage. On estime qu'un délai de 30 jours suffit aux parties pour communiquer entre elles et essayer de parvenir à un accord sur le choix de l'arbitre unique.

Paragraphe 3

3. Si, avant l'expiration du délai de 30 jours visé au paragraphe 2 de l'article 7, les parties concluent qu'elles ne peuvent pas arriver à un accord sur le choix de l'arbitre unique, la procédure d'arbitrage serait inutilement retardée si les parties devaient néanmoins attendre l'expiration de ce délai relativement long de 30 jours avant que l'arbitre unique puisse être nommé par l'autorité compétente ou avant d'essayer de parvenir à un accord sur l'autorité compétente au cas où celle-ci n'aurait pas été désignée antérieurement. Ce paragraphe prévoit donc qu'il y a lieu de prendre les mesures appropriées immédiatement après que les parties ont conclu qu'elles ne peuvent pas arriver à un accord.

4. Comme la désignation préalable par les parties d'une autorité compétente avance la procédure d'arbitrage au stade visé par ce paragraphe, l'introduction au Règlement (A/CN.9/112, par. 15)* recommande aux parties à une clause compromissoire ou à une convention d'arbitrage distincte de compléter cette clause ou cette convention par une disposition désignant une autorité compétente.

5. Si les parties peuvent ne pas avoir suffisamment confiance en une même personne pour la désigner comme arbitre unique, elles peuvent cependant avoir suffisamment confiance dans la capacité d'une autorité impartiale de désigner une personne appropriée. Ce paragraphe prévoit donc que, lorsqu'elles n'ont pas désigné antérieurement d'autorité compétente, les parties doivent essayer de se mettre d'accord sur le choix de celle-ci. Le délai dans lequel les parties doivent essayer de s'entendre sur ce sujet est de 15 jours, alors que le délai visé au paragraphe 2 de ce même article pour arriver à un accord sur le choix d'un arbitre unique est de 30 jours. On estime qu'un délai plus court se justifie ici du fait que le nombre de possibilités susceptibles d'être examinées par les parties lorsqu'elles essaient de parvenir à un accord sur le choix d'une autorité compétente est vraisemblablement plus petit que dans le cas où elles essaient d'arriver à un accord sur le choix d'un arbitre unique.

Paragraphe 4

6. Si, dans les circonstances visées au paragraphe 3 de cet article, les parties ne se sont pas entendues sur la désignation de l'autorité devant nommer l'arbitre unique, le demandeur peut, en vertu du paragraphe 4, s'adresser à l'une des entités mentionnées aux alinéas *a* et *b* en vue d'assurer la désignation d'une autorité compétente.

Paragraphe 5

7. L'obligation pour le demandeur d'adresser les documents énumérés dans ce paragraphe à l'autorité compétente a pour but de fournir à celle-ci les renseignements nécessaires pour lui permettre de choisir un arbitre qualifié pour trancher le litige en question.

Paragraphe 6

8. Le système des listes que prévoit ce paragraphe figure dans les règlements d'arbitrage de certains organismes d'arbitrage, à savoir à l'article 12 du Règlement de procédure de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial, à l'article 12 du Règlement d'arbitrage commercial de l'Association américaine d'arbitrage, et à l'article 9 du Règlement de l'Institut d'arbitrage des Pays-Bas. Cette procédure a l'avantage d'accorder aux parties qui n'ont pas réussi à s'entendre sur la désignation d'un arbitre unique une certaine influence indirecte sur le choix définitif de cet arbitre, en leur permettant d'exprimer leurs préférences et leurs objections à l'égard des noms qui leur sont communiqués par l'autorité compétente.

9. Les cas où l'avant-dernière phrase de ce paragraphe est applicable lorsque le système des listes n'aboutit pas au résultat souhaité sont les suivants : une partie ou les deux ne renvoient pas la liste; une partie ou les deux font objection à l'égard de tous les noms figurant sur la liste; et les parties n'arrivent à se mettre d'accord sur aucun des noms de la liste.

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

Commentaire de l'article 8

Paragraphe 1

1. Ce paragraphe stipule la procédure habituelle de nomination des arbitres lorsque le tribunal d'arbitrage en comprend trois. Ce paragraphe, rapproché du paragraphe 4 de ce même article, accorde en premier lieu le droit de choisir l'arbitre président aux arbitres et non aux parties. Cette solution est conforme à la pratique contemporaine de l'arbitrage des litiges commerciaux. Des dispositions analogues figurent au paragraphe 3, *b*, de l'article II du Règlement d'arbitrage de la CEAEO et à l'article 3, *b*, du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe.

Paragraphe 2

2. L'impartialité de l'arbitre président revêt une importance particulière dans le cas d'un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres étant donné que les deux autres arbitres sont normalement désignés directement par les parties. La disposition selon laquelle l'arbitre président doit être d'une nationalité différente de celle des parties a pour but d'assurer son impartialité. Une disposition analogue figure au paragraphe 6 de l'article 2 du Règlement de conciliation et d'arbitrage de la CCI. Des cas peuvent cependant se présenter où les deux arbitres nommés par les deux parties, ou les parties, ont entièrement confiance en l'impartialité d'un arbitre président proposé ayant la même nationalité qu'une partie ou que les deux parties. Cette personne peut être alors choisie comme arbitre président une fois que les parties ont convenu par écrit de modifier, conformément à l'article 2, cette disposition relative à la nationalité.

Paragraphe 3

3. Ce paragraphe prévoit les mesures à prendre pour poursuivre la procédure d'arbitrage lorsque le défendeur n'a pas désigné son arbitre. L'autorité compétente peut alors, sur l'invitation du demandeur, nommer le deuxième arbitre au lieu du défendeur; cette nomination est laissée à son appréciation.

4. Comme, dans une telle situation, la désignation préalable par les parties d'une autorité compétente avance la procédure d'arbitrage, l'introduction au Règlement (A/CN.9/112, par. 15)* recommande aux parties à une clause compromissoire ou à une convention d'arbitrage distincte de compléter cette clause ou cette convention par une disposition désignant une autorité compétente.

Paragraphe 4

5. La disposition de ce paragraphe prévoyant que le demandeur doit faire sa proposition par télégramme ou message télex a pour but d'avancer la procédure d'arbitrage. On estime qu'un délai de 30 jours suffit aux parties pour communiquer entre elles et essayer de parvenir à un accord sur le choix de l'arbitre président.

Paragraphe 5

6. Ce paragraphe est identique au paragraphe 3 de l'article 7, si ce n'est que ce dernier s'applique au choix d'un arbitre unique alors que le premier concerne le choix d'un arbitre président. Sous réserve de cette différence de champ d'application de ce paragraphe, les observations faites au sujet du paragraphe 3 de l'article 7 s'appliquent également en l'occurrence.

Paragraphe 6

7. Les observations formulées à propos du paragraphe 4 de l'article 7 s'appliquent également au paragraphe 6 de cet article.

Paragraphe 7

8. Ce paragraphe est identique au paragraphe 5 de l'article 7, et les observations relatives à ce dernier s'appliquent donc également ici.

Paragraphe 8

9. Les observations concernant le paragraphe 6 de l'article 7 s'appliquent également à ce paragraphe, c'est-à-dire que l'autorité compétente nomme l'arbitre président conformément au système des listes prévu au paragraphe 6 de l'article 7.

Commentaire de l'article 9

1. Cet article énumère les catégories d'arbitres qui peuvent être récusés et les motifs de récusation, mais il convient de noter que les dispositions qu'il contient sont soumises aux règles impératives du droit national applicable relatives à ces questions.

Paragraphe 1

2. Aux termes de ce paragraphe, chaque partie peut récuser tout arbitre qui a été choisi ou nommé conformément au Règlement, indépendamment du mode d'élection. Ce paragraphe prévoit également un seul motif de récusation pour toutes les catégories d'arbitres. Ce motif de récusation étant d'application générale, il y a lieu de noter que, dans le cas d'un tribunal d'arbitrage de trois membres, un arbitre nommé par une partie peut être récusé s'il existe des circonstances de nature à justifier des doutes sur l'impartialité ou l'indépendance de cet arbitre, même si ces doutes sont suscités par l'existence de liens entre cet arbitre et la partie qui l'a nommé. Les dispositions contenues dans ce paragraphe sont inspirées de celles de l'article 6 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et du paragraphe 1 de l'article III du Règlement d'arbitrage de la CEAEO.

Paragraphe 2

3. Ce paragraphe dresse une liste — qui n'est pas exhaustive — des circonstances pouvant justifier une

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

récusation aux termes du paragraphe 1. Si l'existence d'une telle circonstance est prouvée, l'arbitre se trouvera récusé même s'il n'existe en fait aucun doute sur son impartialité et son indépendance. En dressant cette liste, on a également voulu attirer l'attention des parties sur les circonstances qui constituent des motifs caractéristiques de récusation aux termes du paragraphe 1. Le paragraphe 11 du Règlement de procédure de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial et la section 18 du Règlement d'arbitrage commercial de l'Association américaine d'arbitrage contiennent également des dispositions spécifiant que l'intérêt d'ordre économique ou personnel d'un arbitre constitue un motif de récusation.

Paragraphe 3

4. Personne n'étant mieux placé que l'arbitre dont la nomination est envisagée pour savoir s'il existe des circonstances justifiant qu'il se récuse, celui-ci est tenu, conformément à ce paragraphe, de signaler de telles circonstances aussitôt que possible. Cette révélation est de nature à empêcher la nomination d'arbitres qui pourraient par la suite être récusés et remplacés et à éviter par là même l'interruption de la procédure d'arbitrage qu'entraîne une récusation.

5. Cette disposition est inspirée des dispositions similaires contenues au paragraphe 17 du Règlement de procédure de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial et à la section 18 du Règlement d'arbitrage commercial de l'Association américaine d'arbitrage. Un arbitre dont la nomination est envisagée pouvant en fait être nommé bien qu'ayant signalé l'existence de telles circonstances, obligation est faite à un arbitre nommé de les signaler aux parties qui n'en ont pas encore été informées. Du fait de cette dernière règle ainsi que de la disposition contenue au paragraphe 1 de l'article 10 selon laquelle la récusation doit intervenir dans un certain délai, il y a lieu de penser que la plupart des récusations seront faites au début de la procédure d'arbitrage, ayant ainsi moins d'effet sur son déroulement que si elles intervenaient plus tard.

Commentaire de l'article 10

Paragraphe 1

1. La récusation d'un arbitre entraîne l'interruption de la procédure d'arbitrage; si la récusation est acceptée, l'interruption sera plus longue car il faudra procéder à la nomination d'un arbitre remplaçant et peut-être répéter la procédure orale qui a eu lieu avant cette récusation (par. 3 de l'article 12). Il est donc souhaitable que les récusations, si récusations il y a, interviennent au tout début de la procédure d'arbitrage. C'est dans ce but qu'on a imposé dans ce paragraphe un délai de 30 jours.

2. Le premier délai de 30 jours mentionné dans ce paragraphe vaut pour les cas où la partie récusante avait déjà connaissance du motif de récusation lorsque la nomination de l'arbitre en question lui a été notifiée. Le deuxième délai de 30 jours concerne les cas où ce n'est que par la suite que la partie récusante apprend le motif de récusation.

3. Une partie qui a un droit de récusation peut y renoncer. Il y a renonciation implicite si aucune récusation n'intervient avant l'expiration de l'un des deux délais de 30 jours prévus dans ce paragraphe.

Paragraphe 2

4. La notification de la récusation requise aux termes de ce paragraphe a notamment pour but de permettre à l'autre partie de signifier si elle accepte ou non la récusation et à l'arbitre récusé de décider de se déporter, comme prévu au paragraphe 3 de ce même article.

Paragraphe 3

5. Si l'autre partie accepte la récusation, l'arbitre récusé se trouve écarté indépendamment de l'opinion que l'arbitre récusé ou l'autorité compétente l'ayant nommé peut avoir quant à la validité de la récusation.

6. Lorsqu'un arbitre est écarté dans les circonstances prévues dans ce paragraphe, il est procédé à la nomination ou au choix d'un arbitre remplaçant selon les procédures applicables aux termes des articles 7 et 8, à la nomination ou au choix des arbitres appartenant à la catégorie de celui qui a été écarté (c'est-à-dire arbitres unique, président ou nommé par une partie).

Commentaire de l'article 11

Paragraphe 1

Alinéa a

1. Une autorité compétente qui a nommé un arbitre conformément aux dispositions des articles 7 et 8 du Règlement est une entité tierce et neutre, et c'est pourquoi elle est l'instance appropriée pour se prononcer sur la récusation de l'arbitre qu'elle a nommé.

Alinéa b

2. Une autorité compétente désignée par les parties doit sa nomination au fait que celles-ci la jugent impartiale et c'est pourquoi elle demeure l'instance appropriée pour se prononcer sur la récusation d'un arbitre même si elle ne l'a pas nommé.

Alinéa c

3. Lorsque les alinéas *a* et *b* ne s'appliquent pas, l'alinéa *c* prévoit qu'une autorité compétente est nommée conformément aux dispositions des articles 7 et 8 pour se prononcer sur la récusation. La nomination s'effectue conformément à l'article 7 si l'arbitre récusé est un arbitre unique; si l'arbitre récusé est un arbitre nommé par une partie, c'est le paragraphe 3 de l'article 8 qui s'applique; enfin, si l'arbitre récusé est un arbitre président, les dispositions applicables sont celles des paragraphes 5 et 6 de l'article 8.

Paragraphe 2

4. Si un arbitre est écarté à la suite d'une récusation confirmée, il est procédé conformément aux articles 7

et 8 à la nomination ou au choix d'un arbitre remplaçant selon les procédures applicables à la nomination ou au choix des arbitres appartenant à la catégorie de celui qui a perdu son poste (c'est-à-dire arbitres unique, président ou nommé par une partie). Afin d'empêcher tout retard dans le déroulement de la procédure d'arbitrage, ce paragraphe modifie les procédures applicables en vertu des articles 7 et 8 et énonce que dans le cas où ces procédures impliqueraient la nomination d'une autorité compétente chargée de nommer un arbitre, la nomination de l'arbitre sera faite par l'autorité compétente qui s'est prononcée sur la récusation conformément au paragraphe 1.

Commentaire de l'article 12

1. Les règles régissant la procédure arbitrale prévoient généralement le remplacement des arbitres dans les cas suivants : décès d'un arbitre; incapacité d'un arbitre d'exercer ses fonctions en raison d'une affection physique ou mentale; refus d'assumer les fonctions normales de sa charge; démission d'un arbitre.

Paragraphe 1

2. Ce paragraphe prévoit qu'en cas de décès ou de démission d'un arbitre un remplaçant est choisi selon la procédure applicable en vertu du Règlement à la nomination ou au choix de l'arbitre à remplacer. Par conséquent, si l'arbitre à remplacer est un arbitre unique, les dispositions à appliquer sont celles de l'article 7; par contre, s'il s'agit d'un arbitre nommé par les parties ou d'un arbitre président, la procédure à suivre est celle indiquée par les dispositions pertinentes de l'article 8.

Paragraphe 2

3. Le paragraphe 2 stipule qu'en cas de récusation ou de remplacement des arbitres pour cause d'incapacité ou de carence, c'est la procédure applicable à la récusation et au remplacement des arbitres prévue aux articles 10 et 11 qui s'applique. Par conséquent, la partie qui prétend qu'un arbitre est frappé d'incapacité ou a fait preuve de carence est tenue de le notifier à l'arbitre en cause et à l'autre partie. Une fois qu'elle en a pris connaissance, cette dernière peut accepter que l'arbitre récusé soit écarté, ou celui-ci peut décider lui-même de se déporter; dans tous les autres cas, en vertu de la procédure prévue à l'article 11, c'est l'autorité compétente qui devra décider si les motifs avancés pour écarter l'arbitre sont fondés ou non.

4. Lorsqu'un arbitre est écarté pour cause d'incapacité ou de carence, que ce soit parce que l'autre partie a accepté la récusation, que l'arbitre s'est lui-même déporté ou que l'autorité compétente en a décidé ainsi, la procédure à appliquer pour le remplacement d'un arbitre unique est celle prévue par l'article 7 du Règlement, et celle des dispositions pertinentes de l'article 8 pour le remplacement d'un arbitre nommé par les parties ou d'un arbitre président.

Paragraphe 3

5. Pour tenir compte du rôle particulier que joue dans une procédure d'arbitrage l'arbitre unique ou l'arbitre président, il est prévu dans ce paragraphe qu'en cas de remplacement de l'un d'eux la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement doit être répétée. Par contre, s'il s'agit du remplacement d'un arbitre nommé par les parties, une fois celui-ci nommé, la décision de répéter tout ou partie de cette procédure est laissée à l'appréciation du tribunal arbitral.

Commentaire de l'article 13

1. Cet article s'applique dans tous les cas où la candidature des personnes susceptibles d'être nommées arbitres est proposée par l'une des parties à l'autre ou par l'autorité compétente aux parties. Ces propositions peuvent concerner un arbitre unique (art. 7, par. 2 et 6) ou un arbitre président (art. 8, par. 4 et 8).

2. L'objet de cet article est de veiller à ce que toute partie participant au choix d'un arbitre aux termes du présent Règlement soit dûment informée du nom, de la nationalité et des titres des personnes dont la candidature comme arbitre est proposée par l'autre partie ou par une autorité compétente.

SECTION III

Commentaire de l'article 14

Paragraphe 1

1. L'article 14 contient des dispositions concernant le déroulement de la procédure arbitrale. La souplesse de la procédure et la confiance placée dans les arbitres étant deux des principaux avantages de l'arbitrage, le paragraphe 1 permet aux arbitres de procéder comme ils le jugent approprié, pourvu que les parties "soient traitées sur un pied d'égalité et avec impartialité".

Paragraphe 2

2. Aux termes de ce paragraphe, les arbitres doivent, à la demande de l'une ou l'autre partie, organiser une procédure orale pour la production de preuves par témoins ou pour l'exposition orale des arguments par les parties ou leur conseil. Si aucune demande n'est faite en ce sens, les arbitres peuvent néanmoins décider de procéder de la même façon.

3. En vertu de ce paragraphe, les arbitres n'ont pas le pouvoir de refuser d'entendre les preuves que l'une des parties offre de produire par témoins, même s'ils les jugent insignifiantes ou sans pertinence. Même dans le cas où les arbitres décident que la procédure "se déroulera exclusivement sur pièces", ils peuvent décider, en vertu du paragraphe 3 de l'article 15, de procéder à l'inspection des marchandises, autres biens ou documents.

4. On notera que, pour la question de la procédure orale, la solution adoptée au paragraphe 2 de l'article 14 est une solution intermédiaire par rapport

aux deux conceptions différentes que révèlent le règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et celui de la CEAEO. En vertu du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe (art. 23), en effet, une procédure orale doit être organisée à moins que les parties n'obligent les arbitres à rendre leur sentence en se fondant uniquement sur les pièces écrites. En vertu du Règlement d'arbitrage de la CEAEO (art. VI, par. 5), au contraire, la procédure normale se déroule exclusivement sur pièces, à moins que les parties ou les arbitres n'en décident autrement. Selon le présent règlement, les arbitres fixent en principe eux-mêmes la procédure à suivre pour l'arbitrage, mais ils sont tenus d'organiser une procédure orale si l'une des parties en fait la demande.

Paragraphe 3

5. L'objet de ce paragraphe, qui s'inspire de la règle figurant au paragraphe 2 de l'article VI du Règlement d'arbitrage de la CEAEO, est d'assurer que toute partie soit tenue dûment informée, en même temps que les arbitres, du contenu des documents et des renseignements soumis aux arbitres par l'autre partie au cours de la procédure arbitrale.

Commentaire de l'article 15

Paragraphe 1

1. Suivant de très près l'énoncé de l'article 14 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe, ce paragraphe dispose qu'à défaut d'accord entre les parties sur le lieu de l'arbitrage ce lieu est fixé par les arbitres. L'accord des parties sur le lieu de l'arbitrage peut figurer dans la clause compromissoire (c'est ainsi que le modèle de clause compromissoire figurant au paragraphe 20 de l'introduction au présent règlement (A/CN.9/112)* et le modèle de clause compromissoire de la Commission économique pour l'Europe consacrent l'accord des parties sur le lieu de l'arbitrage dans la convention d'arbitrage distincte ou dans une convention ultérieure. Si cet accord intervient à une date ultérieure, il doit être communiqué aux arbitres, mais pas nécessairement par écrit.

Paragraphes 2 et 3

2. Ces paragraphes laissent aux arbitres une certaine liberté quant au choix du lieu de l'arbitrage, même lorsque les parties ont fixé le pays ou la ville où il doit se dérouler. Cette souplesse relative est nécessaire pour permettre aux arbitres d'exercer certaines fonctions, par exemple entendre des témoins ou inspecter des marchandises, aux lieux qui leur conviennent, eu égard aux exigences de l'espèce.

Paragraphe 4

3. Le paragraphe 4 de cet article est utile puisque, en cas de contestation sur l'exécution de sentences arbitrales ou s'agissant de la forme que celles-ci doivent revêtir, il y a lieu d'appliquer dans certains cas la législation nationale du "lieu de l'arbitrage" et dans d'autres la législation nationale "du pays où la sentence a été rendue" (voir par exemple les alinéas *a*, *d* et *e* du paragraphe 1 de l'article V de la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères).

Commentaire de l'article 16

1. Cet article résoud les problèmes de langue auxquels peuvent donner lieu les arbitrages internationaux où les parties, les arbitres et les témoins parlent souvent des langues différentes. Il est souhaitable que l'accord des parties ou, à défaut, la décision des arbitres, intervienne le plus rapidement possible pour fixer la langue ou les langues de la procédure.

Paragraphe 1[1]

2. Les parties peuvent, en vertu de ce paragraphe, fixer la langue ou les langues à utiliser pour la procédure. Cette indication peut figurer dans la clause compromissoire ou dans une convention d'arbitrage séparée ou bien l'accord peut intervenir avant ou même après le début de la procédure arbitrale. (Voir l'article 4, par. 2, relatif à la date à laquelle la procédure d'arbitrage est réputée commencer.) Cependant, cette faculté disparaît si les arbitres ont été nommés et si, malgré l'invitation des arbitres, les parties ne parviennent à s'accorder sur la langue ou les langues à utiliser. Faute d'un tel accord entre les parties, les arbitres fixent la langue ou les langues de la procédure, en tenant compte des exigences de l'espèce.

Paragraphe 2

3. Aux termes du paragraphe 1, l'accord des parties ou la décision des arbitres quant au choix de la langue à utiliser pour la procédure s'applique à la procédure orale ainsi qu'à toute communication ou exposé écrit. Lorsque des pièces sont produites dans une langue qui n'est pas celle qui a été choisie par les parties ou fixée par les arbitres, ceux-ci peuvent, en vertu du paragraphe 2, ordonner à la partie concernée d'accompagner ces pièces d'une traduction dans la langue ou les langues de la procédure.

Commentaire de l'article 17

1. La "requête" dont il est question dans cet article doit être distinguée de la "notification d'arbitrage" régie par l'article 4 du présent Règlement. La "notification d'arbitrage" a pour but d'informer le défendeur que le demandeur soumet à l'arbitrage un litige né d'un

* Reproduit plus haut dans le présent volume, deuxième partie, III,).

[1] Il est suggéré de modifier comme suit l'article 16, par. 1, tel qu'il figure dans le document A/CN.9/112. La révision consiste à ajouter les mots soulignés ci-après :

"1. Sous réserve de l'accord *préalable* des parties, les arbitres fixent sans retard, dès leur nomination et *après consultation des parties*, la langue ou les langues de la procédure."

Le commentaire du présent paragraphe a trait au texte sous sa forme révisée.

contrat qu'ils ont conclu. La procédure d'arbitrage est engagée dès la remise de la notification qui déclenche le mécanisme de choix ou de nomination des arbitres. Dans la notification sont également indiqués, entre autres, la nature générale du litige, une estimation de la somme sur laquelle il porte, et l'objet de la demande. Les renseignements contenus dans la "notification d'arbitrage" aident les parties ou l'autorité compétente, selon le cas, à choisir les arbitres. En revanche, la "requête" n'est communiquée que lorsque les arbitres ont été choisis ou nommés. C'est la première de toute une série de pièces écrites par lesquelles les parties s'efforcent de faire connaître leur position à l'égard du litige et d'établir le bien-fondé de celle-ci (voir art. 18 et 20).

2. Les arbitres peuvent, dans certains cas, avoir reçu copie de la notification d'arbitrage avant leur nomination (par exemple, s'ils ont demandé à la voir avant de décider d'accepter les fonctions d'arbitre), ou peu après celle-ci. Toutefois, il n'est pas exigé dans l'article 4 d'adresser la "notification d'arbitrage" aux arbitres lors de leur nomination.

Paragraphe 1

3. Le premier document que le demandeur doit communiquer aux arbitres est la requête régie par les dispositions de cet article. Il est prévu dans le paragraphe 1 que le demandeur doit adresser sa requête écrite au défendeur et à chacun des arbitres. Afin d'informer les arbitres de l'étendue de leur compétence et du cadre dans lequel s'inscrit le règlement du différend, il est prévu dans le paragraphe 1 qu'une copie du contrat et éventuellement de la convention distincte d'arbitrage doivent être jointes à la requête.

4. Il est à noter que, si le paragraphe 1 de l'article 17 dispose que la requête doit être adressée "dans le délai fixé à cet effet par les arbitres", l'article 21 prévoit qu'en principe ce délai ne doit pas dépasser 15 jours.

Paragraphe 2

5. Ce paragraphe indique les renseignements que doit contenir la requête. Bien que le demandeur soit tenu de fournir dans celle-ci "un exposé des faits présentés à l'appui de sa requête", il n'est pas obligé d'y joindre les pièces qu'il juge pertinentes et sur lesquelles il a l'intention d'appuyer sa prétention. Toutefois, il est indiqué au paragraphe 2 que s'il le désire le demandeur peut joindre à sa requête la liste des pièces qu'il a l'intention de présenter à l'appui de ses prétentions ou même les pièces qu'il juge pertinentes. On considère que les demandeurs cherchant en général à ce que le litige soumis à l'arbitrage soit réglé le plus vite possible, dans la plupart des cas, ils joindront à leur requête les pièces ou copie des pièces sur lesquelles ils ont l'intention de fonder leur argumentation. Le fait que le demandeur joigne la liste de ces pièces ou copie des pièces elles-mêmes à sa requête ne l'empêche pas de produire des pièces nouvelles ou additionnelles à un stade ultérieur de la procédure arbitrale, compte tenu de la position adoptée par le défendeur dans sa réponse.

Paragraphe 3

6. Aux termes de ce paragraphe, la requête peut être complétée ou modifiée par le demandeur, à condition que les arbitres lui en aient donné l'autorisation et qu'en outre le défendeur ait la possibilité de répondre à la requête ainsi modifiée.

Commentaire de l'article 18

Paragraphe 1

1. En vertu des dispositions de ce paragraphe, le défendeur doit adresser sa réponse au demandeur et à chacun des arbitres "dans le délai fixé à cet effet par les arbitres". Il est à noter qu'aux termes de l'article 21 du présent Règlement, les délais fixés par les arbitres pour la communication des écritures ne doivent pas en principe dépasser 45 jours.

Paragraphe 2

2. Les dispositions de ce paragraphe visent à assurer que la réponse donne des renseignements correspondant à ceux qui doivent être indiqués dans la requête conformément aux dispositions des alinéas *b*, *c* et *d* du paragraphe 2 de l'article 17. En outre, le défendeur a la faculté (de même que le demandeur conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 17) soit de joindre à sa réponse les pièces ou copie des pièces sur lesquelles il a l'intention d'appuyer sa défense, soit de mentionner celles qu'il produira, sans préjudice de son droit de présenter des pièces nouvelles ou additionnelles à un stade ultérieur de la procédure arbitrale.

Paragraphe 3

3. Les dispositions de ce paragraphe permettent au défendeur d'invoquer dans sa réponse un droit fondé sur le même contrat que celui sur lequel est fondée la requête. Ce droit peut être invoqué pour former une demande reconventionnelle ou comme moyen de compensation.

4. Bien qu'en vertu des dispositions de ce paragraphe un droit invoqué pour former une demande reconventionnelle ou comme moyen de compensation doit être fondé sur le même contrat que celui sur lequel est fondée la requête, les parties peuvent, dans certaines circonstances, décider d'un commun accord que le défendeur pourra invoquer pour former une demande reconventionnelle ou comme moyen de compensation un droit qui ne serait pas fondé sur le même contrat que celui sur lequel est fondée la requête, par exemple dans le cas où des litiges nés d'autres contrats sont également soumis à l'arbitrage en vertu du présent Règlement. Conformément à l'article 2 du présent Règlement, cet accord des parties doit être conclu par écrit.

Paragraphe 4

5. Il est clairement établi dans ce paragraphe que les dispositions de l'article 17 concernant les indications que doit comporter la requête et la possibilité de la

compléter ou de la modifier s'appliquent également aux demandes reconventionnelles et aux droits invoqués comme moyen de compensation.

Commentaire de l'article 19

1. Aux termes du présent article, les arbitres peuvent statuer sur les exceptions prises de leur incompétence pour trancher le litige particulier dont ils sont saisis. Des dispositions analogues figurent par exemple au paragraphe 3 de l'article V de la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international; au paragraphe 1 de l'article 41 de la Convention de Washington de 1965 pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d'autres Etats; au paragraphe 1 de l'article 18 de la Loi uniforme jointe en annexe à la Convention européenne de 1966 portant loi uniforme en matière d'arbitrage; au paragraphe 3 de l'article VI du Règlement d'arbitrage de la CEAEO; et à l'article 18 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

2. Il est à noter que bien qu'il ne soit pas indiqué expressément à l'article 19 que les décisions prises par les arbitres en ce qui concerne leur compétence sont soumises au contrôle et à la surveillance des autorités judiciaires, il est évident cependant que ces décisions sont effectivement soumises à cette surveillance et ce contrôle, exercés conformément aux dispositions impératives de la législation nationale applicable.

Paragraphe 1

3. En vertu des dispositions de ce paragraphe, les arbitres peuvent statuer sur les exceptions prises de leur incompétence, au nombre desquelles sont expressément prévues toutes les exceptions touchant l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage. Les exceptions touchant l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage peuvent être fondées entre autres sur l'un des motifs suivants : inexistence ou caducité; nullité, y compris la nullité due au fait qu'en vertu de la législation applicable en matière d'arbitrage le fond du litige peut ne pas être soumis à l'arbitrage; et les exceptions fondées sur le motif que le différend en question n'entre pas dans la catégorie des litiges déterminés que les parties sont convenues de soumettre à l'arbitrage.

4. Les exceptions touchant l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage sont un moyen d'affirmer que les arbitres n'étaient pas dûment autorisés à exercer ces fonctions. Les autres exceptions, fondées par exemple sur le fait que les arbitres ont outrepassé leurs pouvoirs au cours de la procédure arbitrale ou qu'ils n'ont pas respecté une disposition importante de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage, permettent simplement d'affirmer que les arbitres n'avaient pas compétence pour prendre des mesures particulières et non pas qu'ils ne pouvaient pas exercer les fonctions d'arbitres. Les dispositions du paragraphe 1 de l'article 19 visent toutes les exceptions prises de l'incompétence des arbitres indépendamment des motifs et de l'étendue de ces exceptions.

Paragraphe 2

5. Ce paragraphe pose en principe que la clause compromissoire est distincte du contrat dont elle fait partie. Il autorise les arbitres à se prononcer sur l'existence ou la validité d'un tel contrat mais indique clairement que la constatation de la nullité du contrat principal n'entraîne pas nécessairement la nullité de la clause compromissoire. Une disposition analogue figure à l'article 18 de la Loi uniforme jointe en annexe à la Convention européenne de 1966 portant loi uniforme en matière d'arbitrage. Le paragraphe 2 reflète l'idée selon laquelle la clause compromissoire, bien qu'elle soit contenue dans le contrat et qu'elle en fasse partie, est en réalité une convention distincte du contrat lui-même et a pour objet de soumettre à l'arbitrage des différends nés du contrat ou qui y ont trait.

Paragraphe 3

6. En vertu des dispositions de ce paragraphe, les exceptions d'incompétence doivent en principe être soulevées dans la réponse ou, en cas de demande reconventionnelle, dans la réplique. Toutefois, les arbitres peuvent déclarer recevable une exception soulevée à un stade ultérieur de la procédure arbitrale si le retard est justifié par les circonstances. Ce serait le cas par exemple d'une exception d'incompétence fondée sur des faits nouveaux découverts par la partie qui la soulève.

Paragraphe 4

7. Etant donné que les exceptions d'incompétence mettent en jeu des questions de procédure, ce paragraphe prévoit que les arbitres sont autorisés soit à statuer sur les exceptions d'incompétence en les traitant comme questions préalables, soit à se prononcer à ce sujet dans leur sentence définitive. Cette solution est conforme au pouvoir qu'ont les arbitres en vertu du paragraphe 1 de l'article 14 du présent Règlement de procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié et aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 41 de la Convention de Washington de 1965 pour le règlement des différends relatifs aux investissements : "Tout déclinatoire de compétence soulevé par l'une des parties et fondé sur le motif que le différend n'est pas de la compétence du Centre . . . doit être examiné par le Tribunal qui décide s'il doit être traité comme question préalable ou si son examen doit être joint à celui des questions de fond."

Commentaire de l'article 20

1. En vertu du présent Règlement, le demandeur doit adresser sa requête au défendeur et à chacun des arbitres (art. 17). Le paragraphe 1 de l'article 25 prévoit la sanction imposée en cas de défaut de présentation de la requête : "Les arbitres rendent une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale". Le défendeur a alors la possibilité de répondre à la requête

(art. 18). Il est prévu au paragraphe 2 de l'article 25 que, si le défendeur ne présente pas sa réponse, "les arbitres peuvent néanmoins poursuivre l'arbitrage". Les arbitres reçoivent donc en principe une requête et une réponse.

Paragraphe 1

2. En vertu des dispositions de ce paragraphe, les arbitres peuvent exiger, qu'outre la requête et la réponse, les parties déposent d'autres pièces écrites. Les parties elles-mêmes peuvent également convenir d'un nouvel échange d'écritures. Ce paragraphe donne aux arbitres et aux parties la possibilité d'insister pour qu'il y ait un nouvel échange d'écritures, en considération de la coutume établie par plusieurs lois nationales en matière d'arbitrage, notamment dans les pays de tradition romaine, où il est courant que le demandeur présente une réplique (*rejoinder*) et que le défendeur y réponde par une duplique (*reply to the rejoinder*).

Paragraphe 2

3. Etant donné que toute demande reconventionnelle formée par le défendeur dans sa réponse constitue une demande nouvelle pour le demandeur (bien qu'aux termes des dispositions du paragraphe 3 de l'article 18 la demande reconventionnelle doive être fondée sur le même contrat que la requête initiale), le paragraphe 2 de l'article 20 prévoit que les arbitres doivent donner au demandeur la possibilité de présenter une réplique écrite.

Paragraphe 3

4. Ce paragraphe est inspiré d'une disposition de l'article 24 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe. Bien qu'elle ait pour but de guider les arbitres et les parties, cette disposition peut être considérée comme illustrant particulièrement la règle générale qui figure au paragraphe 1 de l'article 14 aux termes duquel les arbitres peuvent procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié.

Commentaire de l'article 21

1. Les litiges soumis à l'arbitrage doivent être réglés aussi rapidement que possible. Il est impossible toutefois de prescrire dans le présent Règlement des délais fixes pour la communication des diverses pièces écrites requises. On a constaté qu'il n'est pas possible d'imposer des délais stricts en cas d'arbitrage commercial à l'échelon national et cela est encore plus difficile lorsqu'il s'agit d'arbitrage commercial à l'échelon international. Le délai habituel de 45 jours prévu dans l'article pour la communication des pièces écrites ne constitue qu'un point de repère général dont les arbitres peuvent s'écarter chaque fois que les circonstances l'exigent.

2. L'article dispose que le demandeur n'a que 15 jours pour communiquer sa requête à l'autre partie et aux arbitres. Cela s'explique par le fait qu'au moment où il déclenche la procédure arbitrale par l'envoi de la notification d'arbitrage (art. 4), le demandeur doit commencer à établir sa requête (art. 17). Pendant le temps qui s'écoule entre l'envoi de la notification d'arbitrage et la nomination des arbitres (qui fixent alors le délai pour la communication de la requête, conformément à l'article 17), le demandeur peut continuer à établir sa requête.

3. Aux termes de cet article, les arbitres conservent le pouvoir de proroger les délais qu'ils ont fixés, si cette prorogation est motivée par les circonstances.

4. Il est à noter que conformément à l'article 2 du présent Règlement les parties peuvent convenir par écrit de modifier toute disposition du Règlement en vertu de laquelle les arbitres doivent fixer le délai pour la communication d'une pièce écrite donnée; pour ce faire, elles peuvent conclure un accord écrit dans lequel elles fixent elles-mêmes le délai dont elles sont convenues et elles doivent ensuite en informer les arbitres.

Commentaire de l'article 22

1. Cet article énonce un certain nombre de dispositions générales jugées utiles pour la réglementation des audiences qui peuvent être tenues au cours de la procédure arbitrale. En outre, l'article a trait à la présentation de la preuve par témoins administrés sous forme de déclarations écrites (par. 5) et établit que les arbitres ont le devoir de juger et d'apprécier les preuves présentées par les parties (par. 6).

Paragraphe 1

2. Il est exigé dans ce paragraphe que les arbitres donnent notification aux parties "suffisamment à l'avance" de la tenue de chaque audience. Ils doivent en préciser la date, l'heure et le lieu. Dans la plupart des cas, les audiences se déroulent sur le lieu de l'arbitrage. Toutefois, conformément au paragraphe 2 de l'article 15, les arbitres peuvent entendre des témoins "en tout lieu qui leur conviendra, compte tenu des besoins de l'arbitrage".

Paragraphe 2

3. En vertu des dispositions de ce paragraphe, chaque partie doit, 15 jours au moins avant l'audience, révéler l'identité des témoins qu'elle a l'intention de citer. Ces renseignements donneront à l'autre partie une idée des preuves qui seront présentées à l'audience et lui permettront de préparer sa réponse.

Paragraphe 3

4. Ce paragraphe a trait à certaines mesures préparatoires que les arbitres doivent prendre pour assurer que l'audience se déroulera sans heurt. En principe, les arbitres sont libres de prendre ou non des dispositions pour faire assurer l'interprétation des exposés oraux et établir le procès-verbal sténographique de l'audience, conformément à la règle générale énoncée au paragraphe 1 de l'article 14 selon laquelle "sous réserve des dispositions du présent Règlement, les arbitres peuvent procéder à l'arbitrage

comme ils le jugent approprié". Toutefois, ils sont tenus de faire assurer l'interprétation ou de faire établir un procès-verbal d'audience si les deux parties leur en font la demande en temps voulu.

Paragraphe 4

5. Ce paragraphe dispose qu'en général les audiences doivent se dérouler à huis clos, ce qui est conforme au principe habituellement suivi en matière d'arbitrage commercial de la non-publicité des débats. Les parties peuvent néanmoins convenir que l'audience sera en totalité ou en partie publique.

6. Les arbitres sont libres de choisir la manière dont les témoins seront interrogés. C'est ainsi que les arbitres pourront décider s'il convient ou non d'autoriser la procédure d'interrogatoire contradictoire des témoins. Cette technique, qui n'est pas courante dans de nombreuses régions du monde, ne peut donc être prescrite en matière d'arbitrage international. En conséquence, dans les cas où les deux parties ou leur conseil en ont l'habitude, les arbitres seront libres de l'autoriser, tandis que, si la procédure n'est pas connue de l'une des parties ou des deux, les arbitres pourront estimer qu'il ne convient pas de permettre qu'elle soit utilisée.

Paragraphe 5

7. Ce paragraphe accorde la liberté voulue en ce qui concerne le mode de présentation des preuves aux audiences puisqu'il est prévu que la preuve par témoins peut être administrée sous forme de déclarations écrites signées par les témoins. Toutefois, il n'est pas exigé des témoins qu'ils signent ces déclarations sous la foi du serment.

Paragraphe 6

8. Ce paragraphe précise clairement que les arbitres sont juges de la recevabilité, de la pertinence et de l'importance des preuves présentées et de la valeur probatoire qu'il convient d'accorder à ces preuves. Une disposition analogue figure à l'article 24 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe.

Commentaire de l'article 23

1. Cet article a trait au cas éventuel où l'une des parties demande au cours de la procédure arbitrale que des mesures conservatoires provisoires soient prises en ce qui concerne l'objet du litige. En vertu de la législation de certains pays, ces mesures ne peuvent être prises que par les autorités judiciaires compétentes, tandis que, dans d'autres pays, les arbitres sont libres de prendre toutes mesures conservatoires provisoires qu'ils jugent nécessaires. Toutefois, s'il est nécessaire de faire appliquer immédiatement ces mesures conservatoires, l'assistance des autorités judiciaires peut être essentielle dans tous les cas.

Paragraphes 1 et 2

2. Ces paragraphes visent les cas où, en vertu de la législation nationale applicable, les arbitres peuvent prendre des mesures conservatoires provisoires en ce qui concerne l'objet du litige. En vertu des dispositions du paragraphe 1, les arbitres ne sont libres de prendre ces mesures que lorsque l'une des parties ou les deux parties en font la demande. Ce paragraphe est fondé sur le paragraphe 6 de l'article VI du Règlement d'arbitrage de la CEAEO et l'article 27 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe.

3. Afin de faciliter l'exécution des mesures provisoires prises par les arbitres conformément aux dispositions du paragraphe 1, les arbitres sont autorisés au paragraphe 2 à prendre ces mesures sous la forme de sentences provisoires. Etant donné que la prise de mesures provisoires peut entraîner des "frais d'arbitrage" (art. 33), les arbitres peuvent, en vertu des dispositions du paragraphe 2, exiger un cautionnement au titre de ces frais.

Paragraphe 3[2]

4. Il ressort clairement de ce paragraphe que l'une des parties à la procédure arbitrale peut, si elle le souhaite, demander à une autorité judiciaire compétente de prendre des mesures conservatoires provisoires, sans violer pour autant l'accord contenu dans la clause compromissoire ou la convention distincte d'arbitrage sur laquelle est fondée la procédure arbitrale. Cette disposition est inspirée du paragraphe 4 de l'article VI de la Convention européenne sur l'arbitrage commercial international de 1961.

Commentaire de l'article 24

1. Dans les affaires mettant en jeu des questions de caractère technique, ou lorsque l'existence et l'étendue d'usages commerciaux particuliers sont en cause, les arbitres peuvent souhaiter bénéficier d'un avis éclairé avant de rendre leur sentence. Dans certains cas, ils peuvent également souhaiter recevoir l'avis de personnes compétentes sur des points de droit, bien que la solution même des problèmes de cet ordre doive être apportée par les arbitres eux-mêmes.

Paragraphe 1

2. Ce paragraphe autorise les arbitres à nommer des experts qui leur présenteront un rapport sur des questions spécifiques qui se sont posées durant la procédure arbitrale. Le mandat de l'expert est fixé par les arbitres;

[2] Il est proposé de remplacer le texte du paragraphe 3 de l'article 23 figurant dans le document A/CN.9/112 par le texte révisé ci-après. Ce nouveau texte ne diffère du premier que par l'addition des mots soulignés :

" Une demande de mesures provisoires peut également être adressée à une autorité judiciaire. Cette demande ne doit pas être considérée comme incompatible avec *la clause compromissoire ou* la convention *distincte* d'arbitrage ni comme une renonciation au droit de se prévaloir de *ladite clause compromissoire ou* ladite convention *distincte d'arbitrage*."

Le commentaire sur le présent paragraphe porte sur le texte révisé.

toutefois, une copie de ce mandat devra être communiquée aux parties. Ce paragraphe s'inspire de dispositions similaires des règlements de plusieurs institutions arbitrales, notamment de la section 23 du Règlement de la Commission d'arbitrage en matière de commerce extérieur de la Chambre de commerce de l'URSS; de l'article 14, paragraphe 2, du Règlement de conciliation et d'arbitrage de la CCI; et de l'article 21, paragraphe 2 du Règlement de l'Institut d'arbitrage des Pays-Bas.

Paragraphes 2, 3 et 4

3. Les dispositions de ces paragraphes permettent à l'expert de remplir ses fonctions tout en sauvegardant les intérêts des deux parties à l'arbitrage.

Commentaire de l'article 25

1. Cet article traite des conséquences du défaut d'une des parties, soit qu'elle ne soumette pas sa requête, sa réponse ou toute autre pièce requise, soit qu'elle ne comparaisse pas à une audience dûment convoquée.

Paragraphe 1

2. La "requête" est la première pièce qui, selon l'article 17, doive être communiquée aux arbitres par le demandeur. Sans celle-ci, les arbitres ne peuvent commencer à examiner le litige, car seule elle leur permet d'être pleinement informés sur les points litigieux et sur les faits qui, aux yeux du demandeur, justifient ses prétentions. De même, le défendeur est dans l'impossibilité de préparer sa réponse tant qu'il n'a pas la requête. C'est pourquoi le paragraphe 1 de l'article 25 prévoit expressément que lorsqu'un demandeur ne présente pas sa requête dans le délai qui lui est imparti par les arbitres ceux-ci ont la possibilité de lui accorder un délai supplémentaire. Cette prorogation initiale du délai est généralement accordée sans difficulté par les arbitres et peut même être accordée alors que le défaut de présentation de la requête n'est pas justifié par les circonstances. L'on pourra noter par ailleurs qu'en vertu des dispositions générales de l'article 21 du présent Règlement les arbitres peuvent toujours proroger les délais qu'ils ont eux-mêmes fixés s'ils "jugent que cette prorogation est motivée".

3. Néanmoins, au cas où le demandeur ne communiquerait pas sa requête à la date fixée lors de la première prorogation accordée par les arbitres, ceux-ci seraient alors, selon ce paragraphe, obligés de "rendre une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale", à moins que le demandeur n'invoque "un motif légitime" justifiant ce défaut.

4. Dans l'ensemble, le paragraphe 1 traduit l'idée que dès lors que le demandeur a mis en œuvre la procédure arbitrale en adressant sa notification d'arbitrage à l'autre partie (conformément à l'article 4), il doit, dans un délai raisonnable, communiquer sa requête à l'autre partie et aux arbitres, ou encourir la clôture de la procédure arbitrale; l'on veut, par là, empêcher le demandeur de menacer d'engager une procédure arbitrale dans un litige particulier, sans pour autant donner en fait officiellement suite à ses prétentions.

Paragraphe 2

5. Ce paragraphe est destiné à empêcher le défendeur de chercher à faire échec à la procédure arbitrale en ne soumettant pas sa réponse. En conséquence, le paragraphe 2 de l'article 25 prévoit qu'en pareil cas les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage sans tenir compte du défaut de réponse. Si toutefois le défendeur produit une justification valable à son défaut de réponse dans le délai imparti, les arbitres auront, selon les dispositions de l'article 21, la possibilité de lui accorder une prorogation du délai.

6. Quand le défendeur ne soumet pas sa réponse, les arbitres qui poursuivent la procédure arbitrale pourront malgré cela convoquer les parties pour une audience et/ou réclamer à l'une des parties, ou aux deux, des pièces complémentaires. Si le défendeur ne se présente pas à une audience dûment convoquée ou ne soumet pas les pièces complémentaires réclamées, les dispositions des paragraphes 3 ou 4, suivant le cas, seront applicables.

Paragraphe 3

7. Ce paragraphe est destiné à empêcher une des parties de bloquer la procédure arbitrale en recourant à l'expédient consistant à ne pas comparaître à une audience dûment convoquée. Il prévoit, conformément aux dispositions similaires du paragraphe 1 de l'article 31 des Règlements d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et du paragraphe 2 de l'article 15 du Règlement de conciliation et d'arbitrage de la CCI, que les arbitres peuvent poursuivre la procédure d'arbitrage et que les parties seront dans ce cas là réputées avoir assisté à l'audience.

Paragraphe 4

8. D'après ce paragraphe, fondé sur le paragraphe 2 de l'article 31 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe, quand une des parties ne soumet pas une quelconque pièce réclamée par les arbitres, ceux-ci peuvent néanmoins poursuivre la procédure et rendre leur sentence en se fondant sur les moyens de preuve qui leur ont été présentés durant la procédure.

Commentaire de l'article 26

1. Aux termes de cet article, toute partie à une procédure arbitrale qui, bien qu'elle sache que l'une des dispositions ou des conditions énoncées dans le présent Règlement n'a pas été respectée, ne soulève pas promptement une objection est réputée avoir renoncé à son droit de faire objection. Il convient de noter qu'il n'est possible de savoir que le présent Règlement n'a pas été respecté qu'autant que ses dispositions sont connues.

2. Toutefois, lorsqu'une partie s'est soumise à l'arbitrage conformément au présent Règlement, il lui

sera très difficile de prétendre pendant la procédure arbitrale qu'elle ignorait le contenu d'une ou de plusieurs de ses dispositions. Pareille prétention serait encore plus difficile à soutenir si les parties ont adopté le libellé type de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage distincte recommandé dans l'introduction au présent Règlement (A/CN.9/112, par. 12)*, car ce libellé indique expressément que les parties déclarent connaître ledit règlement.

3. On notera que le présent article et l'article 2 (modification du Règlement par accord écrit des parties) sont liés à certains égards. La renonciation, conformément aux dispositions de l'article 26, à se prévaloir du présent Règlement peut être considérée comme une modification audit règlement par accord tacite, officieux des parties, cette modification étant concrétisée par le fait qu'une partie déroge au Règlement et que l'autre partie y acquiesce en toute connaissance de cause.

4. En pratique, la renonciation au droit de faire objection prévue par l'article 26 ne concernera normalement que les dispositions et conditions du Règlement qui sont de peu d'importance. Cette renonciation aurait pour effet, lorsqu'on cherche à faire exécuter la sentence à laquelle a abouti la procédure arbitrale, que l'objection à la reconnaissance et à l'exécution de la sentence précisée au paragraphe 1, *d*, de l'article V, de la Convention de New York de 1958 sur la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (à savoir que "la procédure arbitrale n'était pas conforme à l'accord des parties") ne pourrait être soulevée en ce qui concerne l'inobservation du Règlement faisant l'objet de ladite renonciation.

5. Le présent article est fondé sur les dispositions analogues figurant à l'article 37 du Règlement d'arbitrage commercial de l'Association américaine d'arbitrage et de l'article 37 du Règlement interaméricain d'arbitrage commercial.

Section IV

Commentaire de l'article 27

1. Cet article traite d'un certain nombre de questions techniques concernant la procédure à suivre par les arbitres pour rendre leur sentence et les effets juridiques des sentences arbitrales. Les dispositions figurant dans l'article sont toutefois assujetties aux dispositions impératives de la loi nationale applicable.

Paragraphe 1

2. Ce paragraphe, tout comme l'article 36 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et le paragraphe 2 de l'article VII du Règlement d'arbitrage de la CEAEO, autorise les arbitres à rendre des sentences provisoires, interlocutoires ou partielles chaque fois que le justifient les circonstances particulières de l'espèce dont ils sont saisis. Les arbitres peuvent rendre ces sentences à n'importe quel stade de la procédure arbitrale.

Paragraphe 2

3. La règle figurant dans ce paragraphe, à savoir que les sentences doivent être motivées à moins que les deux parties soient expressément convenues qu'elles ne le seront pas, correspond à l'article 40 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe. Cette disposition tient compte du droit appliqué dans de nombreuses juridictions, notamment dans les pays de tradition romaine, et en vertu duquel les raisons de la décision prise par les arbitres doivent figurer dans la sentence. En même temps, le paragraphe 2 permet aux parties de convenir que celle-ci ne sera pas motivée lorsque la juridiction du lieu d'arbitrage n'exige pas qu'elle le soit pour être valide.

Paragraphe 3

4. Aux termes de ce paragraphe, la sentence doit être rendue à la majorité des voix lorsque les arbitres sont au nombre de trois. Deux des trois arbitres doivent donc être d'accord pour que la sentence soit valide. Toutefois, il n'est pas exigé que l'arbitre président soit l'un des deux arbitres en question.

5. Si la sentence n'est pas acquise à la majorité des arbitres, le tribunal arbitral doit parvenir à une décision conformément à la loi et la pratique en vigueur au lieu de l'arbitrage, qui est le lieu où, aux termes du paragraphe 4 de l'article 15 du présent Règlement, la sentence doit être rendue. Conformément à la loi et à la pratique suivie dans de nombreuses juridictions, les arbitres doivent poursuivre leurs délibérations jusqu'à ce qu'ils parviennent à une décision majoritaire.

Paragraphe 4[3]

6. Le présent paragraphe traite de deux questions techniques concernant la forme et le contenu des sentences arbitrales, savoir l'obligation pour les arbitres de signer la sentence et celle de mentionner dans la sentence la date et le lieu auxquels elle a été rendue. En règle générale, tous les arbitres doivent signer la sentence afin qu'il soit bien précisé qu'ils ont tous participé à la procédure arbitrale et au prononcé de la sentence.

7. La sentence doit indiquer la date à laquelle elle a été rendue car cette date est d'une grande importance en raison des délais prévus par les lois nationales pour le dépôt ou l'enregistrement des sentences arbitrales et pour leur exécution. De même, la sentence doit clairement indiquer le lieu auquel elle a été rendue étant donné que la procédure arbitrale doit avoir été menée conformément aux règles impératives de la loi applicable au lieu de l'arbitrage et qu'en vertu du

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

[3] Il est proposé de remplacer le texte de la première phrase du paragraphe 4 de l'article 27 reproduit dans le document A/CN.9/112 par le texte révisé ci-après. Ce nouveau texte ne diffère du premier que par l'addition des mots soulignés :

"4. La sentence est signée par les arbitres *et fait mention de la date et du lieu auxquels elle a été rendue* . . ."

Le commentaire du présent paragraphe porte sur ce texte révisé.

paragraphe 4 de l'article 15 du présent Règlement "la sentence est rendue au lieu de l'arbitrage".

8. Le paragraphe 4 dispose en outre que l'absence de la signature de l'un des trois membres du tribunal arbitral ne porte pas atteinte à la validité de la sentence; toutefois, conformément à ce paragraphe, la sentence doit mentionner le motif pour lequel la signature d'un arbitre fait défaut. Par conséquent, lorsque deux des trois arbitres décident de la sentence, le troisième arbitre ne peut empêcher qu'elle soit rendue en refusant de la signer.

9. Il convient de noter que dans certaines juridictions la loi d'arbitrage applicable exige que la sentence arbitrale soit signée par tous les arbitres avant qu'elle ne soit valide et exécutoire; en pareil cas, la loi nationale applicable l'emporterait sur la disposition figurant au paragraphe 4 de l'article 27.

10. Le paragraphe 4 de l'article 27 ne prévoit pas le cas dans lequel un arbitre qui ne serait pas d'accord avec la sentence rendue par les deux autres arbitres voudrait joindre à la sentence l'exposé de son opinion dissidente. En conséquence, il appartient à la loi applicable au lieu de l'arbitrage de régler le point de savoir si un arbitre peut joindre à la sentence l'exposé de son opinion dissidente.

Paragraphe 5

11. Ce paragraphe dispose que la sentence ne peut être publiée qu'avec le consentement des deux parties. En cas de publication d'une sentence, on supprime habituellement les noms des parties tout en prenant d'autres précautions pour éviter de révéler leur identité.

Paragraphes 6 et 7

12. Ces paragraphes visent à assurer que les deux parties recevront promptement copie de la sentence et que les arbitres satisfont à toute obligation imposée par la loi du lieu de l'arbitrage en ce qui concerne le dépôt ou l'enregistrement de la sentence.

Commentaire de l'article 28

Paragraphe 1

1. Ce paragraphe est fondé sur le principe de la liberté de chaque partie de choisir la loi applicable au fond du litige soumis à l'arbitrage. Son libellé s'inspire de l'article 2 de la Convention de La Haye sur la loi applicable aux ventes à caractère international d'objets mobiliers corporels du 15 juin 1955.

2. La loi applicable choisie par les parties peut être désignée expressément dans le contrat, dans la convention distincte d'arbitrage ou dans un accord écrit conclu ultérieurement sur ce point par les parties. La loi choisie peut également être désignée de façon implicite et découler "clairement" des stipulations du contrat.

3. Il est à noter que dans certaines juridictions les parties ne peuvent choisir comme étant la loi applicable au fond du litige que la loi d'une juridiction à laquelle il est véritablement possible de rattacher l'affaire.

Paragraphe 2

4. Les dispositions de ce paragraphe s'appliquent dans les cas où conformément au paragraphe 1 de l'article 28 la loi applicable au fond du litige n'est pas expressément désignée dans le contrat ou ne découle pas des stipulations du contrat. En pareil cas, c'est aux arbitres qu'il appartient de la choisir; conformément au paragraphe 2, ils appliquent alors "la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'ils jugent applicable en l'espèce". Cette solution, qui est également celle qui est retenue au paragraphe 1 de l'article VII de la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international et à l'article 38 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe, laisse les arbitres entièrement libres de choisir la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'ils jugent applicable compte tenu des circonstances particulières du litige.

Paragraphe 3

5. Ce paragraphe porte sur les cas dans lesquels les parties autorisent expressément les arbitres à statuer sur le fond du litige *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiables compositeurs, c'est-à-dire en se fondant non pas sur la loi d'une juridiction particulière mais sur les principes généraux du droit et les usages du commerce. Dans un grand nombre de juridictions, les arbitres sont autorisés à statuer sur ces bases et des dispositions analogues à celles du paragraphe 3 figurent au paragraphe 2 de l'article VII de la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international, à l'article 39 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et à l'alinéa *b* du paragraphe 4 de l'article VII du Règlement d'arbitrage de la CEAEO.

6. Le paragraphe 3 contient toutefois une réserve expresse stipulant que les arbitres ne peuvent statuer *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiables compositeurs que si la loi régissant l'arbitrage dans le pays où se déroule l'arbitrage le permet. Même si ce type d'arbitrage est permis, il est généralement reconnu que les arbitres demeurent liés par les principes fondamentaux de l'ordre public au lieu de l'arbitrage.

Paragraphe 4

7. Il est prévu dans ce paragraphe que "dans tous les cas" — c'est-à-dire, que la loi applicable au fond du litige ait été choisie conformément aux dispositions des paragraphes 1 ou 2 de cet article ou que les arbitres aient été autorisés par les parties à statuer sur le fond du litige *ex aequo et bono* ou en qualité d'amiables compositeurs — tout au long de la procédure arbitrale et notamment au moment où ils rendent leur sentence, les arbitres "tiennent compte des stipulations du contrat et des usages du commerce". Cela leur donne une très grande latitude pour prendre leur décision. Des dispositions analogues figurent à l'alinéa *a* du paragraphe 4 de l'article VII du Règlement d'arbitrage de la CEAEO, à l'article 24 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et au paragraphe 5 de l'article 13 du Règlement de conciliation et d'arbitrage de la CCI. En outre, dans le domaine

de l'arbitrage commercial international pour lequel le présent Règlement a été conçu, cette solution correspond aux intentions et aux vœux des parties.

Commentaire de l'article 29

1. Les dispositions de cet article s'appliquent si, avant que la sentence ne soit rendue, les parties conviennent d'une transaction qui règle leur litige ou s'il devient inutile ou impossible pour toute autre raison de poursuivre la procédure arbitrale. Ces dispositions régissent les modalités de clôture de la procédure arbitrale en pareil cas et la répartition des frais d'arbitrage entre les parties.

Paragraphe 1

2. Lorsque les parties conviennent d'une transaction qui règle leur litige au cours de la procédure arbitrale, les arbitres rendent "une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale" ainsi "qu'une sentence arbitrale rendue d'accord partie". Une transaction en forme de sentence rendue d'accord partie acquiert ainsi force de sentence. L'article 43 du Règlement d'arbitrage du Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements distingue de même entre "l'ordonnance de clôture" de la procédure arbitrale et "le Règlement incorporé dans la sentence arbitrale", alors que les dispositions d'autres règlements d'arbitrage comme le paragraphe 1 de l'article VIII du Règlement d'arbitrage de la CEAEO et le paragraphe 43 du Règlement de procédure de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial ne mentionnent que cette dernière possibilité.

3. Conformément aux dispositions du paragraphe 1, pour qu'une transaction convenue par les parties soit consacrée par une sentence arbitrale rendue d'accord partie, il n'est pas exigé que les parties remettent aux arbitres le texte intégral de leur transaction de façon qu'il puisse être incorporé dans la sentence. Dans la pratique, il arrive souvent que cette transaction soit conclue verbalement au cours de l'audience, parfois même avec l'aide des arbitres, et les parties peuvent demander aux arbitres de rédiger une sentence d'accord partie reprenant les termes mêmes de la transaction.

4. Les arbitres ne sont pas tenus toutefois de consacrer la transaction par une sentence arbitrale rendue d'accord partie même si les deux parties leur en font la demande. C'est ainsi qu'ils ont toute latitude pour refuser de le faire s'ils jugent la transaction illégale ou contraire à l'ordre public au lieu de l'arbitrage.

5. Lorsque les parties sont convenues d'une transaction et n'ont pas demandé aux arbitres de l'incorporer dans une sentence ou lorsque ces derniers refusent de le faire en vertu de leur pouvoir discrétionnaire bien que les parties leur en aient fait la demande, les arbitres se bornent à rendre une ordonnance de clôture de la procédure d'arbitrage.

6. Le paragraphe 1 traite également des cas où, avant que la sentence ne soit rendue, il devient inutile ou impossible de poursuivre la procédure arbitrale même si les parties ne sont pas convenues d'une transaction qui règle leur litige. En pareil cas, les arbitres doivent informer les parties de leur intention de clore la procédure arbitrale et peuvent alors rendre une ordonnance de clôture. Cependant, si l'une des parties ou les deux parties s'y opposent, les arbitres doivent poursuivre l'arbitrage et rendre leur sentence.

Paragraphes 2 et 3

7. Ces paragraphes ont été ajoutés pour régler certains problèmes techniques qui se posent dans la pratique en cas de clôture de la procédure arbitrale pour une raison quelconque conformément aux dispositions du paragraphe 1. En vertu des dispositions du paragraphe 2, il appartient dans ces cas-là aux arbitres de répartir les frais d'arbitrage. Dans les cas particuliers visés à l'article 29, le principe fondamental énoncé au paragraphe 2 de l'article 33 selon lequel "les frais d'arbitrage sont en principe à la charge de la partie qui succombe" ne s'applique pas. On peut supposer qu'en l'absence de circonstances particulières les arbitres répartiront alors les frais d'arbitrage également entre les parties. En outre, tout accord conclu par les parties en ce qui concerne la répartition des frais d'arbitrage lie les arbitres.

Commentaire de l'article 30

Paragraphe 1

1. Lorsque la sentence a été rendue, l'une des parties ou les deux parties peuvent souhaiter demander aux arbitres d'en donner une interprétation afin de pouvoir se faire une idée précise de sa signification et de sa portée exactes. Ce paragraphe en donne à chacune d'elles la possibilité. Des dispositions analogues, autorisant les arbitres à interpréter leur sentence, figurent au paragraphe 2 de l'article VIII du Règlement d'arbitrage de la CEAEO et à l'article 50 de la Convention de Washington de 1965 pour le règlement des différends relatifs aux investissements.

Paragraphe 2

2. En vertu des dispositions de ce paragraphe, chaque fois que l'une des parties demande aux arbitres d'interpréter la sentence et que ceux-ci s'exécutent, cette interprétation doit être conforme aux conditions concernant la forme et l'effet de la sentence énoncées à l'article 27 du présent Règlement.

3. L'article 30 est jugé utile dans la mesure où il permet à l'une des parties ou aux deux d'obtenir, si besoin est, des éclaircissements sur la sentence. En outre, dans certaines juridictions, la compétence des arbitres est réputée prendre fin dès qu'ils ont statué, sauf si les parties sont expressément convenues qu'ils devront conserver des compétences limitées même après le prononcé de la sentence. En vertu des dispositions des articles 30 à 32 du présent Règlement, les parties peuvent convenir expressément d'autoriser les arbitres à interpréter ou à rectifier leur sentence ou à remédier à une omission constatée dans celle-ci.

Commentaire de l'article 31

1. Cet article permet aux arbitres de rectifier dans le texte de la sentence certaines erreurs, comme des erreurs de calcul ou des erreurs matérielles. Le paragraphe 3 de l'article VIII du Règlement d'arbitrage de la CEAEO contient une disposition analogue.

Paragraphe 1

2. En vertu de ce paragraphe, les arbitres peuvent faire des rectifications dans le texte de la sentence dans un délai déterminé, soit à la demande d'une des parties, soit de leur propre initiative. Même lorsque les arbitres reçoivent à temps une demande d'une ou des deux parties tendant à rectifier une erreur dans le texte de la sentence, ils ont toute latitude pour procéder ou non à cette rectification (c'est-à-dire qu'ils peuvent décider que la prétendue erreur dont la rectification leur est demandée n'est pas une erreur du tout).

Paragraphe 2[4]

3. Ce paragraphe prévoit que les arbitres doivent signer toute rectification du texte d'une sentence à laquelle ils ont procédé, communiquer cette rectification aux parties et respecter en l'occurrence les dispositions relatives au dépôt ou à l'enregistrement d'une sentence en vigueur au lieu de l'arbitrage. Cependant, dans le cas d'un tribunal d'arbitrage composé de trois membres, il suffit que la rectification du texte de la sentence soit signée par l'arbitre président, à condition qu'il ait consulté les autres arbitres avant de publier cette rectification. Cette dernière disposition a été ajoutée au paragraphe pour tenir compte du fait que, dans les arbitrages internationaux, les trois membres d'un tribunal d'arbitrage résideront vraisemblablement loin les uns des autres et il sera donc peut-être long et difficile d'obtenir leur signature à tous.

Commentaire de l'article 32

1. Cet article a pour but d'éviter qu'une sentence soit frappée de nullité du fait que les arbitres ne se soient pas référés à un ou plusieurs des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage par l'une des parties et n'aient pas tranché en la matière. La plupart des lois nationales prévoient en matière d'arbitrage que le fait que les arbitres n'aient pas pris en considération tous les chefs de demande exposés au cours de la procédure est une raison suffisante pour écarter ou refuser d'appliquer la sentence. A défaut de dispositions comme celles de l'article 32, une procédure d'arbitrage longue et coûteuse pourrait être entièrement frappée de nullité du seul fait que les arbitres auraient omis, par inadvertance, de se prononcer dans la sentence sur chacun des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage. La possibilité, une fois qu'une sentence est rendue, de rendre une sentence additionnelle sur des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage, mais dont la sentence initiale n'a pas tenu compte, ne peut que contribuer à résoudre de manière efficace le litige soumis à l'arbitrage.

2. En souscrivant au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, les parties conviennent d'étendre l'autorité des arbitres à plusieurs égards, sous réserve des dispositions impératives de la loi applicable au lieu de l'arbitrage. En vertu de l'article 30 de ce règlement, les arbitres peuvent donner par écrit une interprétation de leur sentence qui lie les parties, et, selon l'article 31, les arbitres peuvent rectifier dans le texte de la sentence toute erreur matérielle ou de même nature. L'article 32 permet aux arbitres, à la demande de l'une des parties, de compléter leur sentence en rendant "une sentence additionnelle sur des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage mais omis dans la sentence".

Paragraphe 1

3. Selon ce paragraphe, l'une des parties ne peut demander aux arbitres de rendre une sentence additionnelle que sur des chefs de demande qui ont été expressément exposés au cours de la procédure d'arbitrage. Ce paragraphe s'applique donc à des questions comme l'oubli involontaire de fixer ou de répartir les frais d'arbitrage (art. 33), de trancher sur une demande de paiement d'intérêts, ou de se prononcer dans la sentence sur une demande reconventionnelle formulée sans preuves suffisantes à l'appui.

Paragraphe 2

4. D'après ce paragraphe, les arbitres sont laissés entièrement libres, au reçu d'une demande de sentence additionnelle de la part d'une partie, de décider s'ils doivent ou non rendre une telle sentence. En outre, ils ne peuvent rendre une sentence additionnelle que si l'omission de la sentence "peut être rectifiée sans nécessité de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages". La sentence additionnelle devra donc être fondée sur les preuves dont les arbitres étaient saisis au moment où ils ont rendu leur sentence initiale incomplète.

Paragraphe 3

5. Compte tenu du fait qu'une "sentence additionnelle" est une "sentence" au sens du présent Règlement, ce paragraphe prévoit l'application des dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 27 à la sentence additionnelle.

Commentaire de l'article 33

Paragraphe 1

1. Ce paragraphe contient une énumération non limitative des débours constituant les "frais d'arbi-

[4] Il est proposé de remplacer le texte du paragraphe 2 de l'article 31 figurant dans le document A/CN.9/112 par le texte révisé ci-après. Ce nouveau texte ne diffère du premier que par les mots et le chiffre soulignés :

"2. Ces rectifications sont faites par écrit et *signées par l'arbitre unique ou, s'il s'agit d'un tribunal d'arbitrage de trois membres, par l'arbitre président après consultation avec les autres arbitres*. Les dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 27 leur sont applicables."

trage". Conformément à ce paragraphe, la sentence doit fixer les frais d'arbitrage et les honoraires demandés par les arbitres pour leurs services, qui font partie de ces frais.

2. Etant donné les grandes différences pouvant exister dans la nature des litiges susceptibles d'être soumis à l'arbitrage, la longueur de la procédure de l'arbitrage, les questions posées aux arbitres et les tâches leur incombant en conséquence, il n'a pas été jugé possible de mettre au point un barème uniforme d'honoraires des arbitres[5]. On peut, cependant, s'attendre que les arbitres, que les parties ou une autorité compétente ont choisi, en fonction de leur expertise et en estimant qu'ils seraient à même de trancher le litige d'une manière impartiale et équitable, fixeront leurs propres honoraires de manière raisonnable.

3. Tandis que, selon l'alinéa *a* du paragraphe 1, les honoraires des arbitres doivent être indiqués séparément, tous les autres frais d'arbitrage peuvent être groupés en un seul montant total. Lorsqu'ils ont été désignés par une autorité compétente, les arbitres peuvent consulter cette autorité avant de fixer leurs honoraires.

Paragraphe 2

4. Tout comme les dispositions de l'article 43 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe et du paragraphe 7 de l'article VII du Règlement d'arbitrage de la CEAEO, ce paragraphe pose, comme règle générale, que les frais d'arbitrage sont en principe à la charge de la partie qui succombe, mais autorise les arbitres à les répartir entre les parties s'ils pensent que cela se justifie compte tenu des circonstances de l'espèce.

[5] Une note relative à un barème d'honoraires pour les arbitres figure dans le document A/CN.9/114, reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, III, 4.

Commentaire de l'article 34

Paragraphes 1 et 2

1. Dans les arbitrages *ad hoc*, il est d'usage que les arbitres demandent une avance sur les frais qui seront encourus durant la procédure d'arbitrage. Le paragraphe 1 prévoit que chaque partie doit consigner la moitié de cette avance. Le paragraphe 2 permet aux arbitres de requérir les parties de consigner d'autres sommes, compte tenu du déroulement de la procédure d'arbitrage, au cas où, par exemple, la procédure serait plus longue que prévu ou si les arbitres décident qu'ils ont besoin de l'avis d'experts sur des points précis (art. 24). Des dispositions analogues figurent au paragraphe 7 de l'article VI du Règlement d'arbitrage de la CEAEO ainsi qu'à l'article 28 du Règlement d'arbitrage de la Commission économique pour l'Europe.

Paragraphe 3

2. Selon ce paragraphe, si une somme dont la consignation est requise conformément aux paragraphes 1 ou 2 qui précèdent n'est pas intégralement versée dans un délai déterminé, les arbitres doivent le notifier aux deux parties et offrir à l'une ou l'autre d'entre elles la possibilité d'effectuer le versement demandé. Cette disposition obéit à la considération pratique d'après laquelle une partie qui s'est acquittée de sa propre obligation de verser la moitié de l'avance demandée peut avoir grand intérêt à ce que la procédure d'arbitrage soit menée à bien et peut donc être disposée à effectuer le versement requis de l'autre partie. Si ce versement n'est cependant pas effectué, les arbitres peuvent suspendre ou clore la procédure d'arbitrage.

3. — Document de travail établi par le Secrétariat : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI); variantes pour le projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI (A/CN.9/113)

Introduction

Mandat

1. A sa huitième session (1er-17 avril 1975), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a examiné un "avant-projet de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international" (A/CN.9/97, *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, III, 1). Un résumé des délibérations de la Commission à cette session figure dans le rapport de la Commission sur les travaux de sa huitième session (A/10017, annexe I; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1). A l'issue de ses délibérations, la Commission a décidé de prier le Secrétaire général :

a) D'établir un projet de règlement révisé, compte tenu des observations formulées sur l'avant-projet au cours de la huitième session de la Commission; et

b) De présenter à la Commission le projet de règlement d'arbitrage révisé à sa neuvième session.

2. Comme suite à cette demande, le Secrétariat a établi deux documents :

a) Le document A/CN.9/112* contient un projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (règlement d'arbitrage de la CNUDCI). Ce projet de règlement révisé est fondé sur l'avant-projet que la Commission a examiné à sa

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

huitième session, et tient compte des observations et suggestions faites à cette session. Un commentaire de ce projet figure dans le document A/CN.9/112/Add.1**;

b) Le présent document contient des variantes concernant certains articles, ou les paragraphes de certains articles, qui reflètent les observations et suggestions non retenues dans le texte du projet de "règlement d'arbitrage de la CNUDCI".

Ordonnance du texte

3. La présentation du texte reproduit ci-après est, autant que possible, alignée sur celle du projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI publié sous la cote A/CN.9/112*. A cet égard, il y a lieu de noter ce qui suit :

a) A l'exception de l'article 2 *bis*, le projet d'article et paragraphes de projets d'article figurant dans le présent document portent le même numéro que les articles et les paragraphes correspondants du projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI. L'article 2 *bis* vise un cas spécial qui n'avait pas été prévu dans ledit projet.

b) Lorsque toutes les suggestions faites à la huitième session de la Commission en ce qui concerne un article ou un paragraphe donné ont été incorporées dans le projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI, le texte de l'article ou du paragraphe en question n'est pas reproduit dans le présent document[1]. De même, n'est pas reproduit le texte des articles et des paragraphes pour lesquels aucune suggestion n'a été faite à la huitième session de la Commission.

c) Les observations et suggestions qui n'ont été incorporées ni dans le projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI ni dans le texte reproduit ci-après sont indiquées dans le présent document dans une note faisant suite à chaque article.

d) Dans certains cas, si une observation ou une suggestion faite en ce qui concerne un des articles ou paragraphes reproduits ci-après est adoptée par la Commission, il y aura lieu de modifier en conséquence d'autres articles ou paragraphes du texte. Ces modifications ne sont pas reproduites pour ne pas rendre le texte trop complexe et difficile à suivre.

e) Les variantes suggérées sont soit qualifiées de la sorte, soit indiquées en mettant les termes correspondant à chaque suggestion entre crochets et en plaçant les suggestions entre crochets à la suite les unes des autres. Dans certains cas, les termes entre crochets correspondent à une suggestion tendant soit à leur introduction dans le projet, soit à leur suppression. Chaque fois que des termes sont placés entre crochets ou qu'une suggestion ou une observation est incorporée dans le texte, des notes de bas de page indiquent la source de l'observation ou de la suggestion en question. Dans la plupart des cas, il s'agira du résumé des délibérations de la Commission à sa huitième session, qui figure dans le rapport de la Commission sur ses travaux de sa huitième session (A/10017, annexe I; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1). Lorsqu'une note de bas de page renvoie à un paragraphe de ce résumé, le paragraphe indique également la nature exacte de l'observation ou de la suggestion qui a été faite. Dans certains cas, indiqués par des notes de bas de page appropriées, certaines dispositions ont été incluses sur la suggestion d'un membre du Groupe consultatif.

Barème des honoraires des arbitres

4. L'article 33 du présent document traite des frais d'arbitrage, et une variante au paragraphe *1, a*, de cet article prévoit que les arbitres auront droit à des honoraires qui devront être indiqués séparément et fixés par les arbitres eux-mêmes "conformément au barème des honoraires des arbitres figurant à l'annexe A du présent règlement". Afin de permettre à la Commission d'examiner certaines des difficultés qui risquent de surgir lors de l'établissement de ce barème, une note distincte consacrée à la question du barème des honoraires des arbitres a été publiée sous la cote A/CN.9/114*.

Section I. — Dispositions liminaires

Champ d'application

[*Article premier*

1. Le présent Règlement s'applique lorsque les parties à un contrat sont convenues, par une convention [écrite][1] se référant expressément au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI, de trancher conformément à ce dernier les litiges nés d'une relation juridique déterminée existant entre elles[2].

[2. On entend par "parties" les personnes physiques ou morales, y compris les personnes morales de droit public[3].]

[3. On entend par "convention écrite" une clause compromissoire stipulée dans un contrat ou une convention d'arbitrage distincte, y compris une convention contenue dans un échange de lettres signées par les parties ou dans un échange de télégrammes ou de messages télex[4].]

4. On entend par "litiges nés d'une relation juridique déterminée" les litiges existants ou futurs qui nais-

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

** Reproduit plus haut dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

[1] *a)* Le paragraphe 3 de l'article 7 du texte figurant dans le présent document est identique à la première phrase du paragraphe 3 de l'article 7 du projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI. Il est néanmoins reproduit ci-après parce qu'il constitue un paragraphe distinct dans le présent texte.

b) Les paragraphes 3 et 5 de l'article 34 du texte figurant dans le présent document sont identiques aux paragraphes 2 et 4 de l'article 34 du règlement d'arbitrage de la CNUDCI. Ils sont néanmoins reproduits ci-après en raison de la différence de numérotation des paragraphes.

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, III, 4.

[1] Rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa huitième session, A/10017, annexe I, par. 18 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

[2] *Ibid.*, par. 17.

[3] *Ibid.*, par. 20.

[4] *Ibid.*, par. 21.

sent d'une relation juridique déterminée existant entre les parties ou qui se rapportent à ladite relation juridique déterminée[5], ou à une contravention à ladite relation juridique déterminée, à sa dissolution ou à sa nullité[6].]

NOTE. — Les suggestions ci-après ne sont pas présentées à titre de variantes dans le texte qui précède :

a) Inclure une disposition limitant le champ d'application du Règlement à l'arbitrage des "litiges nés de transactions commerciales internationales" (A/10017, annexe I, par. 3 et 16; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1);

b) Inclure une disposition définissant les circonstances dans lesquelles une personne qui n'est pas partie à une clause compromissoire ou à une convention d'arbitrage peut participer à un arbitrage découlant de cette clause ou de cette convention (A/10017, annexe I, par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

Modification du Règlement

Article 2

Les parties peuvent à tout moment convenir [par écrit][7] de modifier toute disposition du présent Règlement, y compris tous délais fixés par le présent Règlement ou conformément à celui-ci.

Arbitrage organisé

[*Article 2* bis

Si les parties sont convenues de choisir une institution d'arbitrage pour organiser l'arbitrage, elles sont réputées avoir choisi le règlement d'arbitrage que cette institution peut avoir établi à cet effet, sauf si le contraire est expressément spécifié[8].]

Réception des communications; calcul des délais

Article 3

1. Aux fins du présent Règlement, une notification, une communication ou une proposition adressée par une partie à l'autre partie ou aux arbitres est réputée faite dès réception par le destinataire[9].

2. A défaut de preuve contraire[10], une notification, communication ou proposition adressée par télégramme ou par message télex est présumée reçue [un jour] [trois jours][11] après l'expédition, une communication adressée par courrier recommandé est présumée reçue [cinq] [huit][12] jours après l'expédition[13].

3. . . .

Notification d'arbitrage

Article 4

1. . . .

[2. La procédure d'arbitrage est réputée commencer à la date à laquelle cette notification (ci-après dénommée "notification d'arbitrage") est remise à la résidence habituelle ou au siège du défendeur ou, à défaut, à sa dernière résidence ou son dernier siège connu[14].]

3. La notification d'arbitrage contient les indications ci-après, dont la liste n'est pas exhaustive :

a) Les noms et adresses des parties;

b) La mention de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage invoquée;

c) La mention du contrat duquel est né le litige ou auquel il se rapporte;

d) La nature générale du litige et, le cas échéant, une estimation de la somme sur laquelle il porte;

[*e*) L'objet de la demande[15];]

f) Une proposition quant au nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois), à défaut d'accord sur ce point conclu précédemment entre les parties.

4. Le demandeur peut déclarer dans la notification d'arbitrage que celle-ci tient également lieu de requête. En pareil cas, le demandeur :

a) Joint à la notification d'arbitrage une copie du contrat visé à l'alinéa *c* du paragraphe 2 ci-dessus et une copie de la convention d'arbitrage visée à l'alinéa *b* du paragraphe 2 ci-dessus si celle-ci ne figure pas dans le contrat;

b) Inclut dans la notification un exposé des faits présenté à l'appui de la demande et des points litigieux; et

c) Peut joindre à la notification toutes pièces qu'il juge pertinentes ou y mentionner celles qu'il produira[16].

NOTE. — Les suggestions ci-après ne sont pas présentées à titre de variantes dans le texte qui précède :

a) Préciser les termes dans lesquels la notification d'arbitrage doit être libellée (A/10017, annexe I, par. 25; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

b) Préciser les modalités selon lesquelles le demandeur doit donner notification au défendeur (A/10017, annexe I, par. 26; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

Représentation

Article 5

Une partie peut se faire représenter par un conseil ou un mandataire dès qu'elle a communiqué le nom et l'adresse de l'intéressé à l'autre partie. Cette communication est considérée[17] comme ayant été faite lorsque la

[5] *Ibid.*, par. 17.
[6] *Ibid.*, par. 22.
[7] A/10017, annexe I, par. 18.
[8] *Ibid.*, par. 23.
[9] *Ibid.*, par. 31.
[10] *Ibid.*, par. 35.
[11] *Ibid.*, par. 36.
[12] *Ibid.*, par. 36.
[13] *Ibid.*, par. 34.
[14] A/10017, annexe I, par. 24.
[15] *Ibid.*, par. 27 (troisième phrase à partir de la fin).
[16] *Ibid.*, par. 27.
[17] A/10017, annexe I, par. 30 (dernière phrase).

notification d'arbitrage, la requête, la réponse ou une demande reconventionnelle ont été déposées au nom d'une partie par un conseil ou un mandataire, à moins que, dès ce dépôt, l'autre partie ne demande des preuves que ledit conseil ou mandataire a pouvoir pour représenter la partie au nom de laquelle il prétend agir[18].

SECTION II. — NOMINATION DES ARBITRES

Nombre d'arbitres

Article 6

Si les parties ne sont pas convenues antérieurement du nombre d'arbitres (c'est-à-dire un ou trois), et si dans les 15 jours de la réception par le défendeur de la notification d'arbitrage du demandeur les parties ne sont pas convenues qu'il y aura trois arbitres, un arbitre unique[19] sera nommé.

NOTE. — La suggestion ci-après n'est pas présentée à titre de variante du texte qui précède : cet article devrait prescrire qu'il y aura trois arbitres lorsqu'une somme importante d'argent est en jeu dans l'arbitrage, et un arbitre unique lorsque la somme en question est relativement faible (A/10017, annexe I, par. 40; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, I).

Nomination d'un arbitre unique

Article 7

1. S'il doit être nommé un arbitre unique, cette nomination doit être faite compte tenu des considérations qui sont de nature à assurer la nomination d'un arbitre unique indépendant et impartial[20].

2. . . .

3. Si à l'expiration de ce délai les parties ne se sont pas entendues sur le choix de l'arbitre unique, ou si avant l'expiration de ce délai elles ont conclu qu'elles ne pourraient pas arriver à un accord à ce sujet, l'arbitre unique est nommé par l'autorité compétente désignée antérieurement par les parties.

4. Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente, le demandeur doit s'adresser, en vue de cette désignation[21];

a) Au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, ou

b) [Ajouter ici l'organe ou organisme approprié qui sera créé sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies.]

L'autorité visée à l'alinéa *a* ou à l'alinéa *b* peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Elle communique aux deux parties le nom de l'autorité compétente qu'elle aura désignée.

5. . . .

6. L'autorité compétente nomme l'arbitre unique de la manière qu'elle juge appropriée[22]. Elle peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions.

Article 8

1. S'il doit être nommé trois arbitres, chaque partie en nomme un. Les parties[23] choisissent ensemble le troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage.

2. L'arbitre président est nommé compte tenu des considérations qui sont de nature à assurer la nomination d'un arbitre président indépendant et impartial[24].

3. . . .

4. Dans les 15 jours de la nomination du deuxième arbitre, le demandeur propose au défendeur, par télégramme ou message télex, le nom d'une ou de plusieurs personnes susceptibles d'exercer les fonctions de président. Les parties[25] s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'arbitre président dans les 30 jours de la réception par le défendeur de la proposition du demandeur.

5. Si à l'expiration de ce délai les parties ne se sont pas entendues sur le choix de l'arbitre président, ou si avant l'expiration de ce délai elles ont conclu qu'elles ne pourraient pas arriver à un accord à ce sujet, le demandeur demande aux deux arbitres de choisir l'arbitre président[26]. Les arbitres s'efforcent de s'entendre sur le choix de l'arbitre président dans les 15 jours de la réception de cette demande.

6. Si à l'expiration de ce délai les deux arbitres ne se sont pas entendus sur le choix de l'arbitre président, celui-ci est nommé par l'autorité compétente désignée antérieurement par les parties. Si l'autorité compétente désignée antérieurement n'est pas disposée à agir en cette qualité ou n'est pas en mesure de le faire, ou si les parties n'ont pas désigné d'autorité compétente, le demandeur s'adresse, en vue de cette désignation, à l'une des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 7[27]. L'autorité à laquelle il est fait appel peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Elle communique aux deux parties le nom de l'autorité compétente qu'elle aura désignée. L'autorité compétente peut demander à l'une ou l'autre partie les renseignements dont elle estime avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions.

7. . . .

8. L'autorité compétente désignée conformément aux dispositions du paragraphe 6 du présent article nomme l'arbitre président de la manière qu'elle juge appropriée[28].

[18] *Ibid.*, par. 30.
[19] A/10017, annexe I, par. 39.
[20] *Ibid.*, par. 44, 47 et 48.
[21] *Ibid.*, par. 49.
[22] A/10017, annexe I, par. 53.
[23] *Ibid.*, par. 60.
[24] *Ibid.*, par. 44, 47, 48 et 56.
[25] *Ibid.*, par. 60.
[26] *Ibid.*
[27] A/10017, annexe I, par. 49 et 58.
[28] *Ibid.*, par. 53 et 64.

Récusation d'arbitres (articles 9 à 11)

Article 9

Variante A

1. Chaque partie peut récuser un arbitre, y compris un arbitre unique ou un arbitre président[29], indépendamment du fait que cet arbitre :

— A été à l'origine proposé ou nommé par elle, ou

— A été nommé par une autorité compétente, ou

— A été choisi par les deux parties ou par les autres arbitres,

uniquement[30] lorsque cet arbitre a un intérêt économique ou personnel dans le résultat de l'arbitrage ou un lien [étroit][31] d'ordre familial ou commercial[32] avec l'une des parties ou avec le conseil ou le mandataire de l'une des parties.

Variante B

1. Chaque partie peut récuser un arbitre unique ou un arbitre président[33], indépendamment du fait que cet arbitre :

— A été à l'origine proposé par elle, ou

— A été nommé par une autorité compétente, ou

— A été choisi par les deux parties ou par les autres arbitres,

s'il existe des circonstances de nature à justifier des doutes sur son impartialité ou son indépendance.

[2. Les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article comprennent [tout intérêt d'ordre économique ou personnel] [tout intérêt direct d'ordre économique ou personnel[34] de la part d'un arbitre dans le résultat de l'arbitrage ou tout lien [étroit][35] d'ordre familial [ou commercial][36] entre un arbitre et l'une des parties ou le conseil ou le mandataire de l'une des parties[37].]

3. Une fois qu'il a été nommé ou choisi, un arbitre signale aux parties toutes les circonstances de nature à justifier des doutes sur son impartialité ou son indépendance[38].

NOTE. — La suggestion ci-après n'est pas présentée à titre de variante dans le texte qui précède : au paragraphe 2 du présent article faire une distinction entre les motifs de récusation "absolus" (par exemple liens familiaux étroits déterminés, ou intérêt économique ou personnel direct d'un arbitre dans l'issue du litige) et les motifs "relatifs" dans le cas desquels il faut prouver non seulement qu'ils existent mais aussi qu'ils sont de nature à justifier des doutes quant à l'impartialité ou l'indépendance de l'arbitre (A/10017, annexe I, par. 71; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

[29] *Ibid.*, par. 69 (dernière phrase).
[30] *Ibid.*, par. 73.
[31] *Ibid.*, par. 71.
[32] *Ibid.*
[33] *Ibid.*, par. 69 (troisième phrase).
[34] A/10017, annexe I, par. 71.
[35] *Ibid.*
[36] *Ibid.*
[37] *Ibid.*, par. 70.
[38] *Ibid.*, par. 75.

Article 10

[1. La récusation d'un arbitre doit être faite dans les 30 jours suivant la date à laquelle sa nomination a été communiquée à la partie récusante ou dans les 30 jours suivant la date à laquelle celle-ci a eu connaissance des circonstances visées à l'article 9[39].]

2. La récusation est notifiée à l'autre partie et à l'arbitre en cause. La notification [se fait par écrit][40] et elle doit être motivée.

3. . . .

Article 11

1. Si la récusation n'est pas acceptée par l'autre partie et que l'arbitre récusé ne se déporte pas, la décision relative à la récusion est prise :

a) Par le tribunal compétent [du lieu de l'arbitrage] [du lieu de résidence de l'arbitre en cause][41], ou

b) A défaut de tribunal compétent en ce lieu, par le président de la Chambre de commerce [du lieu de l'arbitrage] [du lieu de résidence de l'arbitre en cause][42].

2. La décision rendue par le tribunal compétent ou le président de la Chambre du commerce est sans appel[43]. Si, dans les cas visés aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 1, le tribunal compétent ou le président de la Chambre de commerce admet la récusation, un remplaçant est nommé ou choisi selon la procédure applicable à la nomination ou au choix des arbitres qui est prévue aux articles 7 ou 8.

Décès ou démission d'un arbitre; incapacité ou carence d'un arbitre

Article 12

1. . . .

2. . . .

3. En cas de remplacement de l'arbitre unique ou de l'arbitre président, la procédure orale qui a eu lieu avant le remplacement doit être répétée [sauf s'il a été établi un compte rendu sténographique de cette procédure][44]. En cas de remplacement d'un autre arbitre, la décision de répéter cette procédure est laissée à l'appréciation [des autres arbitres qui y ont participé] [de la partie par laquelle et au nom de laquelle le remplaçant est nommé en vertu de l'article 8][45].

NOTE. — Les suggestions ci-après ne sont pas présentées à titre de variantes dans le texte qui précède :

a) Ajouter une disposition stipulant "qu'en cas de démission ou de carence de l'arbitre, celui-ci serait tenu de fournir les raisons ayant motivé son attitude ou sa décision" (A/10017, annexe I, par. 89; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1);

b) Examiner l'opportunité d'ajouter des définitions des termes "incapacité" et "démission" (A/10017, annexe I, par. 91; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

[39] *Ibid.*, par. 78.
[40] *Ibid.*, par. 80.
[41] A/10017, annexe I, par. 85.
[42] *Ibid.*
[43] *Ibid.*
[44] *Ibid.*, par. 92.
[45] *Ibid.*, par. 94.

c) Stipuler que dans les cas où "le tribunal est composé d'un arbitre unique, la décision quant à la répétition de la procédure orale doit être prise par le nouvel arbitre unique" (A/10017, annexe I, par. 92; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

Renseignements concernant les arbitres proposés

Article 13

. . .

SECTION III. — PROCÉDURE ARBITRALE

Dispositions générales

Article 14

1. Sous réserve des dispositions du présent règlement [et sous réserve de tout accord entre les parties][46], les arbitres peuvent procéder à l'arbitrage comme ils le jugent approprié, pourvu que les parties soient traitées sur un pied d'égalité [absolue][47] et avec impartialité.

2. A la demande de l'une ou l'autre partie, les arbitres organisent une procédure orale pour la production de preuves par témoins, y compris des experts, ou pour l'exposition orale des arguments. Si aucune demande n'est formée en ce sens, les arbitres décident s'il convient d'organiser une telle procédure ou si la procédure se déroulera exclusivement sur pièces, [sans préjudice de toute inspection des marchandises ou autres biens que les arbitres pourraient juger appropriée au cours de la procédure arbitrale][48].

3. Même si aucune demande n'est formée en ce sens par l'une ou l'autre partie, les arbitres sont tenus, d'une manière générale, de suivre une procédure orale pour la production de preuves par témoins[49]. Les arbitres peuvent rejeter les preuves par témoins qu'une partie offre de produire à l'audience, à condition d'avoir décidé à l'unanimité que les preuves en question ne sont pas pertinentes[50].

4. Les arbitres ne peuvent pas statuer sur des pièces ou informations qui leur ont été fournies par une des parties à moins qu'il ne soit établi que ces pièces ou informations ont également été communiquées à l'autre partie[51].

Lieu de l'arbitrage

Article 15

1. A défaut d'accord entre les parties sur le lieu de l'arbitrage, ce lieu est déterminé par les arbitres [compte tenu des besoins de l'arbitrage[52].

2. [Les arbitres peuvent fixer l'emplacement de l'arbitrage à l'intérieur du pays ou de la ville choisis par les parties.][53] [Ils peuvent entendre des témoins et tenir des réunions préparatoires pour se consulter, en tout lieu qui leur conviendra, compte tenu des besoins de l'arbitrage.][54]

3. . . .

4. . . .

NOTE. — Les suggestions ci-après, émises par le cinquième Congrès international d'arbitrage qui s'est tenu à New Delhi en janvier 1975, n'ont pas été présentées à titre de variantes dans le texte qui précède :

a) Remplacer les termes "lieu de l'arbitrage" par les termes "siège de l'arbitrage" (A/10017, annexe I, par. 106; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1);

b) Exiger des arbitres qu'ils fixent le lieu de l'arbitrage "dès le début de la procédure d'arbitrage" *(Ibid.)*.

Langue

Article 16

1. Sous réserve de l'accord préalable des parties, les arbitres fixent sans retard, dès leur nomination et après avoir consulté les parties, la langue ou les langues de procédure, compte tenu en particulier de la langue du contrat, de la langue utilisée dans la correspondance entre les parties[55] ainsi que des connaissances linguistiques des arbitres[56], des parties et de leur conseil[57]. Cette décision s'applique à la requête, à la réponse et à tout autre exposé écrit et, en cas de procédure orale, à la langue ou aux langues à utiliser au cours de cette procédure.

2. . . .

[3. Les arbitres prennent les dispositions nécessaires pour que les documents soient traduits dans la langue ou les langues de la procédure arbitrale. Ils font également en sorte qu'à toutes les audiences les déclarations soient interprétées dans cette langue ou dans ces langues[58].]

NOTE. — La suggestion ci-après n'est pas présentée à titre de variante dans le texte qui précède :

Envisager de réunir en un seul article (A/10017, annexe I, par. 115; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1) les dispositions des articles 13 et 15 du document A/CN.9/97 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, II, 1) correspondant aux articles 14 et 16 du document A/CN.9/112*.

Requête

Article 17

1. Dans le délai fixé à cet effet par les arbitres, le demandeur adresse sa requête écrite au défendeur et à chacun des arbitres. [Des copies de toutes les pièces

[46] A/10017, annexe I, par. 97.
[47] *Ibid.*, par. 98.
[48] *Ibid.*, par. 100.
[49] *Ibid.*, par. 101.
[50] *Ibid.*, par. 102.
[51] *Ibid.*, par. 104.
[52] *Ibid.*, par. 105.

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

[53] A/10017, annexe I, par. 107.
[54] *Ibid.*, par. 108.
[55] *Ibid.*, par. 111.
[56] *Ibid.*, par. 112.
[57] *Ibid.*, par. 113.
[58] *Ibid.* On peut envisager, au cas où le paragraphe 3 de la variante à l'article 16 proposée ci-dessus serait adopté, de supprimer le paragraphe 2 dudit article.

pertinentes][59] [Des copies de toutes les pièces pertinentes sur lesquelles le demandeur appuie sa requête][60], ainsi qu'une copie du contrat et de la convention d'arbitrage, si elle ne figure pas dans le contrat, doivent être jointes à la requête.

2. La requête comporte les indications ci-après :

a) Les noms et adresses des parties;

b) Un exposé complet des faits et un résumé des preuves présentées à l'appui de ces faits[61];

c) Les points litigieux (de l'avis du demandeur)[62];

d) L'objet de la demande (y compris les intérêts réclamés par le demandeur)[63];

e) Une référence aux documents que le demandeur entend présenter à l'appui de sa requête[64].

3. Au cours de la procédure arbitrale, le demandeur peut[65] [compléter ou modifier] [modifier][66] sa requête, à condition que le défendeur ait la possibilité d'exercer son droit de défense à l'égard de ce changement. Toutefois, une requête ne peut être modifiée au point qu'elle déborde le cadre de la clause compromissoire ou de la convention d'arbitrage[67], ou de la demande initialement formulée dans la notification d'arbitrage[68].

NOTE. — Les suggestions ci-après ne sont pas présentées à titre de variantes du texte qui précède :

a) Réhabiliter les arbitres "à exiger qu'on leur soumette tous les documents relatifs aux points en litige une fois que ces points auront été clarifiés" (A/10017, annexe I, par. 116; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1);

b) Préciser qu'"un exposé des faits présentés à l'appui de la requête" et "les points litigieux" ne doivent être inclus dans la requête que dans la mesure où ils sont connus du demandeur au moment où la requête est élaborée (A/10017, annexe I, par. 122; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1);

c) Exiger du demandeur qu'il supporte tous les frais occasionnés au défendeur par une modification de la requête, à moins que les arbitres n'en décident autrement (A/10017, annexe I, par. 132; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

Réponse

Article 18

1. . . .

2. Le défendeur répond aux alinéas *b*, *c* et *d* de la requête (article 17, par. 2). Il joint à sa réponse [des copies de toutes les pièces pertinentes][69] [des copies de toutes les pièces pertinentes sur lesquelles il appuie sa défense][70] [une référence aux documents qu'il entend présenter à l'appui de sa réponse][71].

3. Dans sa réponse, ou à un stade ultérieur de la procédure arbitrale si les arbitres décident que ce délai est justifié par les circonstances[72], le défendeur peut former une demande reconventionnelle fondée sur le même contrat ou invoquer un droit fondé sur le même contrat comme moyen de compensation. Le défendeur peut également introduire comme demande reconventionnelle ou moyen de compensation une requête formée à propos d'un autre contrat conclu entre les parties au cours de la même opération, à condition que cet autre contrat contienne une clause compromissoire rédigée en termes identiques ou qu'il rentre dans le cadre de la même convention d'arbitrage[73].

4. . . .

NOTE. — La suggestion ci-après n'est pas présentée à titre de variante dans le texte qui précède :

"Il serait souhaitable que le règlement contienne des dispositions relatives à la jonction d'instances dans les cas appropriés" (A/10017, annexe I, par. 137; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

Déclinatoire de compétence arbitrale

Article 19

1. [Les arbitres peuvent statuer sur les exceptions prises de leur incompétence, y compris toute exception touchant l'existence ou la validité de la clause compromissoire ou de la convention distincte d'arbitrage][74] [et sur toute exception prise de ce que les arbitres ont outrepassé leur mandat.][75]

[2. Les arbitres ont compétence pour se prononcer sur l'existence ou la validité du contrat dont la clause compromissoire fait partie. Aux fins de l'article 19, une clause compromissoire qui fait partie d'un contrat et qui prévoit l'arbitrage en vertu du présent règlement sera considérée comme une convention distincte des autres clauses du contrat. La constatation de la nullité du contrat par les arbitres n'entraîne pas de plein droit la nullité de la clause compromissoire[76].]

3. . . .

4. D'une manière générale, les arbitres doivent statuer sur une exception d'incompétence en la traitant comme question préalable. Toutefois, lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient, les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage et statuer sur cette exception dans leur sentence définitive[77].

[59] A/10017, annexe, I, par. 117 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).
[60] *Ibid.*, par. 116.
[61] *Ibid.*, par. 119 (dernière phrase) et 117.
[62] *Ibid.*, par. 120.
[63] *Ibid.*, par. 121.
[64] *Ibid.*, par. 116.
[65] *Ibid.*, par. 125.
[66] *Ibid.*, par. 127 à 129.
[67] A/10017, annexe I, par. 130.
[68] *Ibid.*, par. 131.
[69] Correspond à la variante proposée plus haut pour le paragraphe 1 de l'article 17 (note 59).
[70] Correspond à la variante proposée plus haut pour le paragraphe 1 de l'article 17 (note 60).
[71] Correspond à la variante proposée plus haut pour le paragraphe 2, al. *e*, de l'article 17, (note 64).
[72] A/10017, annexe I, par. 135 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).
[73] A/10017, annexe I, par. 136 et 140 (dernière phrase).
[74] *Ibid.*, par. 141.
[75] *Ibid.*, par. 144.
[76] *Ibid.*, par. 147.
[77] *Ibid.*, par. 145.

Autres pièces écrites; preuves complémentaires

Article 20

. . .

NOTE. — La suggestion ci-après n'est pas présentée à titre de variante :

". . . lorsqu'une demande reconventionnelle est formée dans la réponse et que le demandeur présente une réplique, le défendeur doit avoir le droit de présenter une duplique" (A/10017, annexe I, par. 149; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

Délais

Article 21

. . .

Audiences; témoignages

Article 22

1. . . .

2. Si des témoins doivent être entendus, chaque partie communique, 15 jours au moins avant l'audience, aux arbitres et à l'autre partie, les noms et adresses des témoins qu'elle se propose de produire en précisant la langue dans laquelle ces témoins déposeront. [Une partie peut produire des experts pour qu'ils déposent comme témoins sur les points litigieux.][78]

3. . . .

4. . . .

5. . . .

6. Les arbitres sont juges de la recevabilité, de la pertinence et de l'importance des preuves présentées. [Lorsque la loi nationale applicable au lieu de l'arbitrage l'autorise, les arbitres sont libres de s'écarter des normes légales relatives à la preuve.][79]

Mesures observatoires provisoires

Article 23

1. [A la demande de l'une des parties, et moyennant notification à l'autre partie[80], les arbitres peuvent prendre toutes mesures provisoires qu'ils jugent nécessaires en ce qui concerne l'objet du litige, notamment les mesures conservatoires pour les marchandises litigieuses, en prescrivant par exemple leur dépôt entre les mains d'un tiers ou la vente de denrées périssables.][81] [et ordonner à l'une des parties de prendre des dispositions provisoires à l'égard des marchandises litigieuses.][82]

2. . . .

3. Une demande de mesures provisoires, ou une demande visant l'exécution forcée de mesures provisoires prises par les arbitres conformément au paragraphe 1[83], peut également être adressée aux autorités judiciaires. Cette demande ne doit pas être considérée comme incompatible avec la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage distincte, ni comme une renonciation au droit de se prévaloir de ladite clause compromissoire ou convention d'arbitrage distincte.

Experts

Article 24

. . .

NOTE. — La suggestion ci-après n'est pas présentée à titre de variante :

"Si les parties sont autorisées à nommer des experts, il serait, le cas échéant, nécessaire de préciser le rapport existant entre les constatations de ces experts et celles des experts nommés par les arbitres" (A/10017, annexe I, par. 168; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

Défaut de présentation de la requête ou de la réponse; défaut de comparution d'une partie

Article 25

1. . . .

2. . . .

3. Si l'une des parties ne comparaît pas à l'audience régulièrement convoquée conformément au présent règlement sans invoquer de motif légitime, les arbitres peuvent poursuivre l'arbitrage et la procédure sera réputée contradictoire. [Si les deux parties ne comparaissent pas à l'audience régulièrement convoquée conformément au présent règlement, les arbitres convoquent une deuxième audience; s'il y a de nouveau défaut de comparution des deux parties, les arbitres [ordonnent] [peuvent ordonner] une ordonnance de clôture de la procédure d'arbitrage.][84]

4. . . .

Renonciation au droit de se prévaloir du présent règlement

Article 26

Toute partie qui, nonobstant le fait qu'elle sait ou qu'elle aurait dû savoir[85] que l'une quelconque des dispositions ou des conditions énoncées dans le présent règlement n'a pas été respectée, poursuit néanmoins l'arbitrage sans formuler d'objection est réputée avoir renoncé à son droit de faire objection.

[78] A/10017, annexe I, par. 167.
[79] *Ibid.*, par. 159.
[80] A/10017, annexe I, par. 164.
[81] *Ibid.*, par. 162 (troisième phrase).
[82] *Ibid.*, par. 165.
[83] *Ibid.*, par. 163.
[84] A/10017, annexe I, par. 171 et 172.
[85] *Ibid.*, par. 174.

SECTION IV. — LA SENTENCE

Forme et effet de la sentence

Article 27

1. . . .

2. . . .

3. . . .

4. La sentence est signée par les arbitres et porte mention de la date et du lieu où elle a été rendue. Lorsque les arbitres sont au nombre de trois, l'absence de la signature d'un arbitre qui n'est pas l'arbitre président[86] ne porte pas atteinte à la validité de la sentence. Le motif pour lequel la signature d'un arbitre manque est mentionné dans la sentence qui [peut] [ne peut] être accompagnée d'une opinion dissidente[87].

5. . . .

6. . . .

7. Si la loi en matière d'arbitrage du pays dans lequel la sentence est rendue impose aux arbitres l'obligation de déposer ou de faire enregistrer la sentence[88] [les arbitres] [l'arbitre unique ou l'arbitre président][89] satisfont à cette obligation dans le délai prévu par la loi.

Loi applicable

Article 28

1. Les arbitres appliquent la loi ou les règles[90] [choisies d'un commun accord par les parties] [déterminées ou clairement indiquées par les parties][91] comme étant la loi applicable au fond du litige.

Variante A

2. A défaut [d'un tel accord entre les parties] [d'une telle détermination ou indication par les parties], les arbitres appliquent la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'ils jugent applicable en l'espèce [au lieu de l'arbitrage] [au lieu où le défendeur a son siège] [au lieu où le demandeur a son siège][92].

Variante B

3. A défaut [d'un tel accord entre les parties] [d'une telle désignation ou indication par les parties], les arbitres appliquent la loi désignée par la règle de conflit de lois qu'ils jugent applicable en l'espèce en tenant compte des stipulations du contrat et des usages du commerce[93].

4. Les arbitres ne statuent *ex aequo et bono* (en qualité d'"amiables compositeurs") que s'ils y ont été expressément autorisés par les parties et si une décision rendue sur cette base n'est pas contraire à la loi en matière d'arbitrage applicable au lieu de l'arbitrage[94].

[5. Dans tous les cas, les arbitres, en statuant sur le fond du litige, doivent tenir compte des dispositions impératives de la loi régissant le fond du litige, des stipulations expresses du contrat et des usages du commerce, dans l'ordre indiqué][95] [96].

NOTE. — La suggestion ci-après n'est pas présentée à titre de variante dans le texte qui précède :

Le paragraphe 1 du présent article devrait se lire comme suit : "Les parties sont libres de déterminer, par accord, le droit que les arbitres devront appliquer au fond du litige" [A/10017, annexe I, par. 186, *d*].

Transaction ou autres motifs de clôture de la procédure

Article 29

1. Si, avant que la sentence ne soit rendue, les parties conviennent d'une transaction qui règle le litige, les arbitres rendent une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou, si les deux parties leur en font la demande[97], constatent le fait par une sentence arbitrale rendue d'accord partie. Cette sentence n'a pas à être motivée. [Toutefois, les arbitres refuseront de constater la transaction sous la forme d'une sentence arbitrale rendue d'accord partie si ladite transaction est illégale ou contraire à l'ordre public au lieu de l'arbitrage.][98] Si, avant que la sentence ne soit rendue, il devient inutile ou impossible pour toute autre raison de poursuivre la procédure arbitrale, les arbitres informent les parties de leur intention de rendre une ordonnance de clôture de la procédure. Les arbitres sont autorisés à rendre cette ordonnance à moins que l'une des parties ne s'oppose à la clôture.

2. . . .

3. . . .

Interprétation de la sentence

Article 30

[1. [Dans les 30 jours de la réception de la sentence,][99] l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres d'en donner [une interprétation authentique][100] [un éclaircissement][101].

[86] A/10017, annexe I, par. 177.
[87] *Ibid.*, par. 179.
[88] *Ibid.*, annexe I, par. 184.
[89] *Ibid.*, par. 184.
[90] A/10017, annexe I, par. 186 [al. *e*].
[91] *Ibid.*, par. 186.
[92] *Ibid.*, par. 188.
[93] A/10017, annexe I, par. 190. Si cette proposition était adoptée, il y aurait lieu de supprimer le paragraphe 4 de l'article 28.
[94] *Ibid.*, par. 192.
[95] *Ibid.*, par. 193.
[96] Il convient de noter que la suggestion visant à supprimer le paragraphe 4 du présent article est liée à la proposition visant à ajouter à la fin du paragraphe 2 de cet article le membre de phrase suivant : "en tenant compte des stipulations du contrat et des usages du commerce" (A/10017, annexe I, par. 190; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).
[97] A/10017, annexe I, par. 194 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).
[98] *Ibid.*, par. 195.
[99] *Ibid.*, par. 202.
[100] *Ibid.*, par. 200.
[101] *Ibid.*, par. 201.

[Cette interprétation] [Cet éclaircissement] lie les parties.

2. [L'interprétation] [L'éclaircissement] est donné[e] par écrit et communiqué[e] aux parties[102] dans les 45 jours de la réception de la demande et les dispositions des paragraphes 3 à 7 de l'article 27 lui sont applicables[103].]

Rectification de la sentence

Article 31

1. [Dans les 30 jours de la réception de la sentence][104], l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres de rectifier dans le texte de la sentence toute erreur de calcul, toute erreur matérielle ou typographique ou toute erreur de même nature. Les arbitres peuvent [dans les 30 jours de la communication de la sentence aux parties][105] faire ces rectifications de leur propre initiative.

2. Ces rectifications sont faites par écrit et sont signées par l'arbitre unique ou, dans le cas d'un tribunal arbitral de trois membres, par l'arbitre président après consultation avec les autres arbitres. Les dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 27 s'appliquent en l'espèce.

NOTE. — Les suggestions ci-après ne sont pas présentées à titre de variantes dans le texte qui précède :

a) Stipuler que les délais de 30 jours prescrits au paragraphe 1 du présent article commencent à courir "à partir du jour fixé dans la sentence pour l'exécution de leurs obligations par les parties" (A/10017, annexe I, par. 208; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1);

b) Supprimer l'article traitant de l'interprétation des sentences (art. 30 du document A/CN.9/112)* et ajouter dans l'article actuel relatif à la rectification des sentences (art. 31 du document A/CN.9/112)* une référence permettant de couvrir la question des interprétations et des éclaircissements [A/10017, annexe I, par. 205 (dernière phrase; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

Sentence additionnelle

Article 32

[1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, l'une des parties peut, moyennant notification à l'autre, demander aux arbitres de rendre une sentence additionnelle sur des chefs de demande exposés au cours de la procédure d'arbitrage mais omis dans la sentence par erreur ou par négligence des arbitres[106].

2. Si les arbitres jugent la demande justifiée et estiment que l'omission peut être rectifiée sans nécessiter de nouvelles audiences ou de nouveaux témoignages, ils complètent leur sentence dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande.

3. Les dispositions des paragraphes 2 à 7 de l'article 27 sont applicables à la sentence additionnelle[107].]

Frais

Article 33

1. Les arbitres fixent les frais d'arbitrage dans leur sentence. Les "frais" comprennent notamment :

a) Les honoraires des arbitres indiqués séparément et fixés par les arbitres eux-mêmes [conformément au barème des honoraires des arbitres figurant à l'annexe A du présent règlement][108] [compte tenu du montant en litige et de la durée de la procédure d'arbitrage][109]. [Lorsqu'une autorité compétente a été désignée, les arbitres fixent leurs honoraires après l'avoir consultée. L'autorité compétente peut faire toutes les observations qu'elle juge appropriées au sujet des honoraires que les arbitres suggèrent pour eux-mêmes][110];

b) Les honoraires demandés par l'autorité compétente pour ses services et les frais encourus par elle à cette occasion, déduction faite de tout acompte qui aura été versé précédemment[111];

c) Les frais de déplacement et autres dépenses faites par les arbitres;

d) Les émoluments des experts consultés et les frais encourus pour toute autre aide demandée par les arbitres;

e) Les frais de déplacement des témoins, dans la mesure où ils ont été approuvés par les arbitres;

f) Les indemnités représentant les honoraires du conseil de la partie qui triomphe, lorsque cette indemnisation constitue l'un des chefs de la demande d'arbitrage et dans la mesure où les arbitres jugent une telle indemnisation raisonnable [et si la somme correspondante peut être recouvrée en vertu de la loi applicable au lieu de l'arbitrage][112].

2. Les arbitres veillent à ce que les frais d'arbitrage soient le moins élevés possible et n'ont pas le droit de réclamer un supplément d'honoraires lorsqu'ils interprètent ou rectifient la sentence ou rendent une sentence additionnelle conformément à l'article 32 du présent règlement[113].

3. Les frais d'arbitrage sont [d'ordinaire][114] à la charge de la partie qui succombe. Les arbitres peuvent toutefois les répartir entre les parties, s'ils jugent que cela est raisonnable.

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

[102] *Ibid.*, par. 204.

[103] *Ibid.*, par. 205.

[104] A/10017, par. 207.

[105] *Ibid.*

[106] *Ibid.*, par. 210.

[107] *Ibid.*, par. 212.

[108] *Ibid.*, par. 214.

[109] *Ibid.*

[110] Cette variante s'inspire du paragraphe 215 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1) de l'annexe I du document A/10017 et d'une suggestion faite par un membre du Groupe consultatif.

[111] Cette variante s'inspire d'une suggestion faite par un membre du Groupe consultatif.

[112] A/10017, annexe I, par. 218 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1.

[113] *Ibid.*, par. 222.

[114] *Ibid.*, par. 219.

Consignation du montant des frais

Article 34

1. . . .

2. L'autorité compétente peut, dès sa désignation, requérir de chaque partie de consigner un montant égal à la moitié de ses honoraires[115].

3. Au cours de la procédure d'arbitrage, les arbitres peuvent requérir les parties de consigner d'autres sommes.

4. Si les sommes dont la consignation est requise en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne sont pas intégralement versées dans les 30 jours de la communication de la requête, les arbitres notifient le fait aux parties et donnent à l'une ou l'autre d'entre elles la possibilité d'effectuer le versement demandé à elle-même ou à l'autre partie[116]. Si, nonobstant cette offre, le versement demandé n'est pas effectué, ils peuvent ordonner la suspension ou la clôture de la procédure d'arbitrage[117].

5. Les arbitres rendent compte aux parties de l'utilisation des sommes reçues en dépôt; ils leur restituent tout solde non dépensé.

6. Une autorité compétente désignée peut être autorisée par les arbitres à s'acquitter des fonctions visées aux paragraphes 1, 3, 4 et 5 du présent article[118].

[115] Cette variante s'inspire d'une suggestion faite par un membre du Groupe consultatif.

[116] A/10017, annexe I, par. 224 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

[117] *Ibid.*, par. 225.

[118] Cette variante s'inspire d'une suggestion faite par un membre du Groupe consultatif.

4. — Note du Secrétariat : projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI; barème des honoraires des arbitres (A/CN.9/114)*

1. Dans la présente note, le Secrétariat examine la possibilité d'établir, dans le cadre du projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI[1], un barème d'honoraires qui fixerait les limites maximales et minimales de la rémunération des arbitres pour leurs services. L'article 33, paragraphe 1, du projet de règlement dispose que les arbitres fixent eux-mêmes leurs honoraires et il est précisé dans le commentaire que l'on peut s'attendre que les arbitres fixeront leurs propres honoraires de manière raisonnable. D'ailleurs, dans la plupart des pays, la décision que prennent les arbitres quant à leurs honoraires peut être contestée en justice si le montant demandé est considéré comme excessif.

2. Au cours du débat consacré à l'avant-projet de règlement, où figurait une disposition semblable au paragraphe 1 de l'article 33, on a exprimé l'avis que le pouvoir des arbitres de fixer eux-mêmes ce qu'ils estiment constituer une rémunération adéquate de leurs services devrait être limité et on a suggéré de faire figurer dans le règlement un barème des honoraires qui fixerait le montant maximal des honoraires pouvant être demandés[2].

3. En général, un barème d'honoraires tient compte du montant en litige et prévoit des pourcentages minimaux et maximaux, ou uniquement des pourcentages maximaux, qui varient selon ce montant. Les règlements d'arbitrage qui contiennent un barème prévoient aussi une autorité administrative qui fixe les honoraires conformément au barème, et la plupart d'entre eux confèrent à cette autorité un large pouvoir d'appréciation. Ce pouvoir d'appréciation semble souhaitable pour tenir compte de la durée de l'arbitrage ou de la complexité de questions soumises à arbitrage. Dans certains cas, l'autorité administrative peut fixer la rémunération des arbitres indépendamment du barème[3].

4. Comme le règlement d'arbitrage de la CNUDCI est destiné à faciliter l'arbitrage dans toutes les régions du monde et pour diverses catégories de différends, le barème d'honoraires qui serait établi dans le cadre du règlement devra probablement prévoir une marge importante entre les montants minimaux et maximaux, afin de ménager une latitude suffisante[4]. La simple mention d'un montant maximum dans le barème ne permettrait donc pas vraiment aux parties de connaître à l'avance le coût de l'arbitrage et n'empêcherait pas toujours nécessairement les arbitres de demander des honoraires injustifiés.

[1] Le projet révisé de règlement d'arbitrage de la CNUDCI est reproduit dans le document A/CN.9/112, et le commentaire de ce projet dans le document A/CN.9/112/Add.1 (ces deux documents sont reproduits plus haut dans le présent volume, deuxième partie, III, 1 et 2).

[2] Voir Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa huitième session. *Documents officiels de l'Assemblée générale, trentième session, Supplément n° 17* (A/10017, par. 213 à 215; (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

[3] C'est ainsi que l'article 20, paragraphe 3, du Règlement de conciliation et d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale (version de 1975) dispose que "si les circonstances de l'espèce le rendent exceptionnellement nécessaire, la Cour peut fixer les honoraires de l'arbitre à un montant supérieur ou inférieur à ce qui résulterait de l'application du barème."

[4] Le barème des honoraires figurant dans l'appendice II du Règlement de la CCI prévoit par exemple les écarts suivants entre les honoraires minimaux et maximaux applicables aux tranches successives du montant en litige :

Montants en litige	*Honoraires (en %)*	
(en milliers de dollars des Etats-Unis)	*Minimum*	*Maximum*
Inférieur à 10	(min. 600 dollars)	10
De 10 à 50	1,5	6
De 50 à 200	0,8	3
De 200 à 600	0,5	2
De 600 à 1 500	0,3	1,5
De 1 500 à 3 000	0,2	0,6
De 3 000 à 10 000	0,1	0,3
Au-dessus de 10 000	0,1	0,15

* 1er avril 1976.

5. Il semble donc que l'utilité d'un barème d'honoraires suppose l'intervention d'une autorité indépendante. Comme il est indiqué plus haut, les seuls règlements d'arbitrage qui contiennent des barèmes d'honoraires sont ceux qui sont administrés par des institutions d'arbitrage. Si la Commission était d'avis d'inclure dans le règlement un barème devant être "administré" par une autorité indépendante, elle pourrait envisager soit de donner à l'autorité compétente le pouvoir de fixer à sa discrétion la rémunération des arbitres conformément au barème, soit d'établir que les arbitres doivent fixer leurs honoraires conformément au barème, après consultation de l'autorité compétente.

6. Le règlement prévoit l'intervention d'une autorité compétente dans les cas suivants :

a) Lorsqu'une telle autorité a été désignée dans la clause compromissoire ou dans la convention d'arbitrage;

b) Lorsque les parties ne se sont pas entendues sur le choix d'un arbitre unique (art. 7, par. 3 et 6) ou d'un arbitre président (art. 8, par. 5 et 8) ou lorsque, s'agissant d'un tribunal arbitral de trois membres, une partie n'a pas désigné d'arbitre (art. 8, par. 3);

c) Lorsqu'une autorité compétente a été désignée pour se prononcer sur la récusation d'un arbitre [art. 11, par. 1, *c*].

Dans tous les cas autres que les cas ci-dessus, lorsqu'il n'y a pas d'autorité compétente, il pourrait être fait appel à une autorité désignée conformément aux dispositions des articles 7 ou 8 du règlement.

Conclusions

7. En conclusion, le Secrétariat propose à la Commission de choisir entre les possibilités ci-après pour ce qui est de la fixation des honoraires des arbitres :

a) Maintenir le texte actuel de l'article 33 selon lequel les arbitres fixent eux-mêmes leurs honoraires;

b) Introduire dans le règlement un barème des honoraires indiquant des pourçentages minimaux et maximaux, ou des pourcentages maximaux uniquement, variant selon le montant de la réclamation, et ajouter à l'article 33 une disposition prévoyant que les honoraires des arbitres doivent être fixés par l'autorité compétente conformément au barème, ou que les arbitres doivent fixer leurs honoraires après consultation de l'autorité compétente;

c) Ne pas introduire de barème des honoraires dans le règlement mais ajouter à l'article 33 une disposition selon laquelle les arbitres doivent fixer leurs honoraires après consultation de l'autorité compétente.

IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. — Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CN.9/109)*

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	196
I. — TEXTE DU PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER	197
II. — OBSERVATIONS DES GOUVERNEMENTS :	
Afghanistan	204
Allemagne, République fédérale d'	204
Australie	206
Autriche	206
Belgique	207
Canada	209
Danemark	218
Etats-Unis d'Amérique	219
Fidji	221
Finlande	222
France	223
Hongrie	226
Japon	228
Mexique	230
Niger	231
Nigéria	231
Norvège	231
Pays-Bas	233
Philippines	236
République démocratique allemande	239
République socialiste soviétique de Biélorussie	240
République socialiste soviétique d'Ukraine	241
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	242
Sierra Leone	245
Suède	246
Tchécoslovaquie	248
Union des Républiques socialistes soviétiques	249
III. — OBSERVATIONS DES INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES* :	
Organisation de l'aviation civile internationale	251
Organisation internationale du Travail	253
IV. — OBSERVATIONS D'AUTRES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES :	
Office central des transports internationaux par chemins de fer	253
V. — OBSERVATIONS D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES :	
Chambre internationale de la marine marchande	256
Comité maritime international	262
Association internationale des armateurs	265
Union internationale d'assurances transports	272

Introduction

1. A sa quatrième session (29 mars-20 avril 1971), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a décidé d'examiner les règles régissant la responsabilité des transporteurs maritimes en ce qui concerne les marchandises transportées. Dans la résolution pertinente qu'elle a adoptée à cette session, la Commission a jugé :

> "qu'il conviendrait d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles de manière appropriée, et qu'une convention internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies[1]".

2. A cette fin, la Commission a institué à ladite session un nouveau Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes. Celui-ci a alors entrepris de mener à bien son programme de travail et, à sa huitième session (10-21 février 1975), a achevé la tâche qui lui avait été confiée et a approuvé le texte d'un nouveau projet de convention intitulé "Projet de convention sur le transport de marchandises par mer[2]".

3. Conformément à une décision prise par la Commission à sa septième session (13-17 mai 1974), le texte de ce projet de convention a été transmis aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour observations.

* Les observations du secrétariat de la CNUCED figurent dans les documents TD/B/C.4/ISL/19 et Suppléments 1 et 2. Les observations du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED figurent dans les documents TD/B/C.4/148 et TD/B/C.4/ISL/21.

* 29 janvier 1976.

[1] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17*; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, deuxième partie, II, A.

[2] A/CN.9/105, annexe; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, IV, 4.

4. Toutes les observations reçues par le Secrétariat au 27 janvier 1976 sont reproduites dans le présent document. Elles sont précédées du texte du projet de convention.

5. Une analyse de ces observations, établie par le Secrétariat, figure dans le document A/CN.9/110*.

I. — Texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. — Définitions

Dans la présente Convention :

1. "Transporteur" ou "transporteur contractuel" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.

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

3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

4. "Marchandises" signifie toute sorte de biens, y compris les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou, lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou ledit emballage fourni par le chargeur.

5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par mer d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées.

6. "Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur.

Article 2. — Domaine d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou

e) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Un Etat contractant peut également appliquer, dans sa législation nationale, les règles de la présente Convention à ses transports intérieurs.

4. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement.

Article 3. — Interprétation de la Convention

En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité.

DEUXIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. — Durée de la responsabilité

1. "Transport de marchandises" couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :

a) En remettant les marchandises au destinataire,

b) Dans le cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,

c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

* Reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, IV, 3; ces observations font souvent référence à certaines conventions internationales de transports. On trouvera une liste de ces conventions, avec des références bibliographiques, au paragraphe 6 du document A/CN.9/110.

3. Dans les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des mandataires ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement.

Article 5. — Règles générales

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu par écrit ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

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

6. Le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. — Limites de la responsabilité

Variante A

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

Variante B

1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le [double du] fret.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Variante C

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

Variante D

1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas :

Sous-variante x : le [double du] fret.

Sous-variante y : une somme équivalant à (x-y) francs par colis ou par unité de chargement ou (x-y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable[a].

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

Variante E

1. *a)* La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le [double du] fret.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, la limitation par colis ou par unité de chargement ne s'applique pas.

Les paragraphes ci-après sont à insérer à la suite de toutes les variantes :

Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe précédent du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention.

[a] On a supposé que (x-y) représenteraient des limites de responsabilité du transporteur inférieures à celles qui sont établies par l'alinéa *a*.

Article 7. — Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. Le préposé ou mandataire du transporteur ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en ce qui concerne les dommages résultant d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou ce mandataire a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 9. — Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce ou aux règlements en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles 6 et 8, de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

4. Un transport de marchandises effectuée en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

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

1. Lorsque le transporteur contractuel a confié l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci à un transporteur substitué, le transporteur contractuel n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur contractuel est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Le transporteur substitué est lui aussi responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et celles de la seconde phrase de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier imposant au transporteur contractuel des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit.

4. Lorsque le transporteur contractuel et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur contractuel, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué.

Article 11. — Transport par transporteurs successifs

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

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

Troisième partie. — Responsabilité du chargeur

Article 12. — Règle générale

Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur, le transporteur substitué, ou causés au navire, à moins que ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires.

Article 13. — Règles particulières sur les marchandises dangereuses

1. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur devra informer ce dernier de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur devra, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses.

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

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

Quatrième partie. — Documents de transport

Article 14. — Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué, le transporteur contractuel doit délivrer au chargeur sur sa demande un connaissement portant entre autres les mentions précisées à l'article 15.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur contractuel. Un connaissement par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur contractuel.

Article 15. — Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom; la signature peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation, par tampon sous forme de symboles ou par tout autre moyen mécanique ou électronique, si la loi du pays où le connaissement est émis l'autorise;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire; et

l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document formant titre concernant ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement.

Article 16. — Connaissement : réserves et force probante

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

2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom ne fait pas mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris tout destinataire qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa *k*, ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret n'est dû par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17. — Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou de convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'émission par le transporteur ou une per-

sonne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserve quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est nulle et sans effet à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou convention est valable contre le chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si en pareil cas la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente convention, de toutes pertes, dommages ou dépenses subis par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement[b].

Article 18. — Documents autres que les connaissements

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

CINQUIÈME PARTIE. — DROITS ET ACTIONS

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

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette remise constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel.

2. Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné par écrit dans les dix jours suivant le jour où la livraison a été achevée.

3. L'avis écrit est inutile si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

4. En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur contractuel.

Article 20. — Prescription de l'action

1. Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention, à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai [d'un an] [de deux ans] :

a) Dans le cas de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises ou de retard, à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises couvertes par le contrat;

b) Dans tous les autres cas, à partir du quatre-vingt-dixième jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi.

2. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

3. Le délai de prescription peut être prolongé par une déclaration du transporteur ou par voie d'accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit.

4. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article s'appliquent selon les cas à toute responsabilité du transporteur substitué ou des préposés ou mandataires du transporteur ou du transporteur substitué.

5. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21 — Compétence

1. Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) Le port de chargement;

d) Le port de déchargement;

e) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.

[b] Pour les modifications de forme qui pourraient être nécessaires, voir sect. B du rapport (A/CN.9/105), note de bas de page 17; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, IV, 3.

2. *a*) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire;

b) Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

4. *a*) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

Article 22. — Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage.

2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur :

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé

i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou

ii) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou

iii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu,

b) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral doit appliquer les règles de la présente Convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées être incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

5. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport.

Sixième partie. — Dispositions dérogatoires à la Convention

Article 23. — Clauses contractuelles

1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport, est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente Convention et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle.

4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire.

Article 24. — Avaries communes

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

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

Article 25. — Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

II. — Observations des gouvernements

Afghanistan

[*Original : anglais*]

Le Gouvernement afghan a étudié le projet de convention sur le transport de marchandises par mer; il estime qu'un instrument de cet ordre faciliterait le bon fonctionnement du commerce international et contribuerait à son expansion.

République fédérale d'Allemagne

[*Original : anglais*]

Remarques générales

Le Gouvernement fédéral accueille avec satisfaction le projet établi par le Groupe de travail de la CNUDCI en vue de moderniser et d'améliorer la situation juridique en matière de transports maritimes. Le projet de convention communiqué aux gouvernements pour observations semble fournir une base utile pour la suite des travaux. Il est à souhaiter que l'on en arrivera bientôt au stade final de la mise au point de la convention, ce qui justifierait l'espoir que l'unification du droit des transports maritimes pourra être réalisée.

Le Gouvernement fédéral accueille donc favorablement le projet de convention et suggère que la CNUDCI prévoie la réunion d'une conférence diplomatique sur ce sujet dès que possible. Toutefois, il estime que le projet appelle certaines améliorations — la plupart d'ordre simplement technique. Celles qui sont d'importance majeure sont signalées ci-après dans les observations formulées à propos de certains articles.

Ces observations ne doivent pas être considérées comme exhaustives. La République fédérale se réserve le droit de formuler d'autres amendements lors de la conférence diplomatique qui doit se tenir ultérieurement.

Observations concernant les différents articles

Article 2

Paragraphe 1, d

Cette disposition devrait être supprimée. Il ne semble pas justifié d'appliquer la convention simplement parce que le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport a été émis dans un Etat contractant alors que tous les autres éléments pertinents du contrat sont exécutés dans des Etats non contractants. Le nouveau projet de convention repose sur l'idée (différente de celle des Règles de La Haye) que ses dispositions s'appliquent à tout contrat de transport, qu'un connaissement ait été émis ou non. Il serait contraire à l'esprit du projet de prendre en considération l'endroit où le document a été émis, car si cet élément peut à la rigueur justifier l'application de la convention dans le cas d'un connaissement proprement dit, il serait certainement excessif de le faire intervenir dans le cas de tout autre document "servant de preuve du contrat de transport". La République fédérale d'Allemagne pense toutefois que, pour les raisons qu'elle vient d'invoquer, il conviendrait de supprimer non seulement la référence à "l'autre document servant de preuve du contrat", mais l'ensemble de la disposition. Si l'on devait conserver une référence à un document, il serait peut-être préférable de se référer aux documents attestant la réception des marchandises.

Paragraphe 4

Il serait souhaitable de donner une définition du terme "contrat d'affrètement". Il n'est pas nécessaire de la faire figurer parmi les définitions de l'article premier; on pourrait l'insérer par exemple comme première phrase du paragraphe 4 de l'article 2. Cette définition pourrait être formulée comme suit :

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

Article 5

Paragraphe 1

Le changement proposé à l'actuelle exonération de responsabilité du transporteur pour faute de navigation

ou pour incendie aurait l'avantage de créer une situation plus conforme aux principes généraux de la responsabilité contractuelle appliqués en droit civil en général et dans le droit régissant d'autres modes de transport en particulier. Toutefois, pour les raisons déjà signalées en d'autres occasions et par d'autres gouvernements, c'est avec grand soin qu'il faudra étudier si le changement proposé ne risque pas d'entraîner une augmentation d'ensemble des coûts de transport.

Un accroissement de la responsabilité du transporteur se traduit pour lui par une assurance responsabilité plus élevée et plus coûteuse, ce qui entraînera nécessairement des taux de fret plus élevés pour les chargeurs sans que cette hausse soit pour autant compensée par une diminution correspondante des primes d'assurance sur facultés. On peut se demander si l'assureur facultés — dont, pour diverses raisons, les services continueront d'être nécessaires — pourra obtenir du transporteur ou de son assureur, à l'issue d'une action récursoire, le remboursement de montants suffisants pour lui permettre de réduire ses primes à proportion de l'augmentation des coûts de l'assurance responsabilité.

A cet égard, il n'est pas sans intérêt de signaler qu'en République fédérale d'Allemagne les associations de chargeurs se sont jointes aux associations de transporteurs pour plaider en faveur du *statu quo* juridique, car elles craignent que le changement proposé dans la répartition des risques n'entraîne une augmentation générale des coûts de transport. On a fait valoir que l'assurance responsabilité est de par sa nature plus coûteuse que l'assurance sur facultés et que le chargeur préfère en principe être indemnisé par son propre assureur que par l'assureur d'un tiers. Des arguments du même type ont été développés à l'occasion des travaux préparatoires au projet de convention sur les transports multimodaux. En outre, dans ce contexte, plusieurs pays qui ont plaidé en faveur d'une responsabilité moins élevée du transporteur ont fait valoir que l'assurance sur facultés était non seulement la forme la plus économique d'assurance des risques de transport, mais qu'elle permettait en même temps au chargeur de s'assurer dans son propre pays, ce qui lui donne l'avantage de se faire indemniser sans les complications qu'entraîne une action en justice ou une demande d'exécution de jugement dans des pays étrangers; l'assurance sur facultés présente également un avantage pour certains Etats, dans la mesure où elle peut être souscrite auprès des compagnies d'assurance nationales, alors que l'assurance responsabilité ne peut être contractée que dans quelques pays maritimes.

C'est pourquoi le Gouvernement fédéral juge qu'il est nécessaire d'étudier de manière approfondie les conséquences économiques que pourraient avoir les changements proposés car la nouvelle convention, eu égard en particulier à la situation actuelle du commerce mondial, ne doit pas aboutir à une augmentation des taux de fret. Ce serait contraire à l'idée qui a amené la CNUDCI à réviser les Règles de La Haye dans le but d'obtenir notamment une meilleure répartition des risques : de l'avis de la République fédérale d'Allegne, une répartition des risques qui augmenterait dans l'ensemble les frais de transport devant être supportés en définitive par le chargeur ne constituerait pas une amélioration. Pour elle, comme pour d'autres pays exportateurs et importateurs, des taux de fret modérés sont d'une importance vitale.

La nouvelle étude sur l'assurance des marchandises transportées par mer qui vient d'être effectuée par le secrétariat de la CNUCED (TD/B/C.3/120) fournira une base utile pour la discussion de ce problème.

Article 5

Paragraphe 7

Il conviendrait de supprimer cette disposition. Le simple fait qu'un tiers ait commis une faute ou une négligence qui a partiellement occasionné le dommage causé par le transporteur lui-même ne devrait pas exonérer ce dernier; l'enchaînement des actions que le chargeur peut avoir en pareil cas contre le transporteur ou d'autres personnes devrait être déterminé par les règles générales du droit civil. Dans le cas d'une collision — cas important s'il en est —, la répartition proportionnelle envisagée au paragraphe 7 de l'article 5 est déjà stipulée dans la Convention sur l'abordage de 1910[1]. Les autres cas devraient être réglés par les conventions pertinentes ou par le droit national, qui peuvent prévoir la responsabilité solidaire des deux personnes.

Article 6

La République fédérale d'Allemagne se déclare en faveur de la variante D, sous-variante x, étant entendu que le montant de la limite fondée sur le poids ne serait pas considérablement plus élevé que celui qui est prévu dans les Règles de Visby (c'est-à-dire 30 francs Poincaré). La variante A, que la République fédérale aurait préféré en principe à la variante D en raison de sa simplicité, ne pourrait être retenue que dans l'hypothèse d'une limite fondée sur le poids beaucoup plus élevée, car le montant mentionné ne fournirait pas une chance raisonnable d'indemnisation pour les marchandises dépassant la valeur moyenne des marchandises en vrac. La République fédérale estime, par conséquent, que l'on ne pourra prendre de décision quant au système de limitation qu'une fois que le montant, ou au moins sur le niveau approximatif de la limite fondée sur le poids, aura été définitivement arrêté. La République fédérale d'Allemagne estime qu'il suffirait à cet égard d'appliquer les chiffres des Règles de Visby, peut-être légèrement rehaussés. Toutefois, comme il paraît improbable que la CNUDCI se prononce à sa prochaine session sur ces chiffres et comme il sera de toute manière nécessaire de discuter de cette question cruciale à la conférence diplomatique, cette dernière devrait être saisie des diverses variantes. Nous proposons donc que celles-ci soient toutes maintenues.

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

Paragraphes s'appliquant à toutes les variantes

Les montants ne devraient pas être fixés en francs Poincaré mais en droits de tirage spéciaux du FMI. Le Protocole de Montréal de 1975 à la Convention de Varsovie fournit un précédent à cet égard.

Article 15

Paragraphe 1, a

Le projet d'article exige que "le nombre de colis ou de pièces, *ainsi que* le poids des marchandises", soient indiqués dans le connaissement. La République fédérale suggère que l'on exige, comme au paragraphe 3, *b*, de l'article 3 des Règles de La Haye, que l'un des deux éléments seulement soit mentionné, à savoir le nombre de colis ou de pièces *ou* le poids des marchandises. La formule adoptée dans le projet contraindrait le transporteur, dans les cas fréquents où il lui est raisonnablement impossible de vérifier le poids des marchandises — en particulier en raison du chargement et du déchargement rapide des navires —, soit à ne pas indiquer le poids dans le connaissement, soit à y insérer une mention spéciale signalant les raisons de l'absence de moyens de contrôle suffisants (art. 16). Une telle règle serait non seulement contraire à la situation habituelle au port de chargement, mais elle irait aussi à l'encontre des intérêts économiques du chargeur. Dans la situation actuelle, le chargeur trouve dans le connaissement la mention du poids des marchandises qu'il a indiqué, même si le transporteur a inséré une clause générale déclarant que ce poids lui est inconnu. Pareille clause ne constitue pas une réserve au connaissement au sens de la pratique bancaire en matière de lettre de crédit; il pourrait en être autrement si le connaissement ne contenait aucune indication de poids ou comportait une réserve précise quant à cette indication.

Article 21

Paragraphe 2, a, *deuxième phrase*

Cette disposition ne semble pas conforme à la Convention de Bruxelles sur la saisie conservatoire des navires de mer[2]. En outre, vu l'état actuel d'unification de la procédure, il sera difficile dans la pratique de porter l'action intentée dans un pays devant une juridiction d'un autre pays. Cette phrase devrait donc être supprimée.

Australie

[*Original : anglais*]

1. Le Gouvernement australien continue à appuyer l'objet de la Convention, à savoir la révision des Règles de La Haye de 1924, bien que certains aspects du projet suscitent une certaine inquiétude. L'Australie arrêtera sa position définitive selon que les problèmes qui suscitent ainsi l'inquiétude à l'heure actuelle auront ou non été réglés avant que la Convention ne soit examinée par une conférence diplomatique.

2. L'Australie estime que les dispositions de l'article 5 du projet de convention relatives à la responsabilité sont essentielles pour déterminer l'attitude générale à l'égard du projet de convention. L'article 5, compte tenu des montants prévus à l'article 6, aura des conséquences économiques importantes pour le chargeur, le transporteur et l'assureur. L'Australie étudie actuellement quelles pourraient être ces conséquences économiques et par conséquent elle n'a pas d'opinion arrêtée concernant l'article 5. Elle espère cependant qu'une attitude définitive à l'égard du projet de convention aura été arrêtée avant la neuvième session en 1976.

3. L'Australie estime que le projet de convention devrait s'appliquer à la partie maritime du trajet suivi par une cargaison acheminée par des moyens de transport mixtes. On pourrait interpréter la Convention, dans sa rédaction actuelle, comme s'appliquant uniquement au transport traditionnel de port à port, ce qui exclurait le transport "sous connaissement direct" ou tout autre contrat de transport couvrant un autre mode de transport outre le transport maritime.

4. La formulation du projet de convention comporte quelques ambiguïtés mineures qui pourraient exacerber les litiges en matière d'interprétation qui suivront inévitablement l'application de la Convention. Cependant, le Gouvernement australien estime que ces ambiguïtés pourront être corrigées à la neuvième session de la CNUDCI ou lors d'une conférence diplomatique.

Autriche

[*Original : anglais*]

Généralités

Par rapport à la Convention internationale de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de Bruxelles de 1968, le projet de convention présente de très grands progrès tant en ce qui concerne la forme que le contenu. D'une manière générale, on peut donc le considérer comme une heureuse amélioration. Sa structure générale correspond à celle des conventions sur le transport de marchandises par d'autres moyens de transport qui existent déjà ou sont en cours d'élaboration.

Article 5

Le paragraphe 1 interprète la responsabilité du transporteur comme étant une responsabilité fondée sur la faute, la charge de la preuve étant inversée. Il n'y a pas d'objection à cela. Le paragraphe 4, en revanche, stipule que la charge de la preuve ne sera pas inversée dans le cas de dommages causés par un incendie à bord du navire. Mais en cas d'incendie, précisément, le demandeur sera rarement en mesure de prouver ce qui a provoqué l'incendie. Il s'agit là d'une question concer-

[2] Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.

nant des activités à bord du navire du transporteur qui relèvent entièrement du contrôle de celui-ci. Le paragraphe 4 devrait donc être supprimé, ce qui rendrait le paragraphe 1 applicable également aux dommages causés par des incendies.

Article 6

C'est la variante B qui est préférable. Il serait trop dur pour le transporteur d'être responsable en cas de retard dans les mêmes limites qu'il l'est pour les pertes ou dommages aux marchandises. Si la limitation était fonction soit des unités de chargement soit du poids, il n'en résulterait que des difficultés superflues : les limites de la responsabilité dépendraient alors en grande partie de la quantité de marchandises placées dans un colis. De récentes conventions sur le transport international de marchandises par d'autres moyens de transport retiennent invariablement comme unique critère le poids des marchandises perdues, endommagées ou livrées avec retard.

Pour ce qui est de la question de savoir si, en cas de retard à la livraison, la responsabilité du transporteur ne devrait pas excéder le fret ou le double du fret, il y a des précédents pour les deux solutions; l'une ou l'autre serait donc acceptable.

Article 8

Il découle de cet article que le transporteur peut se prévaloir d'une limitation de responsabilité même s'il a commis une faute grave (sauf si son comportement a été manifestement aventureux ou téméraire) ou si les personnes dont il est normalement responsable ont agi avec une intention délictueuse. Quoique cette disposition soit conforme aux règles énoncées dans d'autres conventions relatives au droit maritime, elle n'est pas équitable pour la personne ayant droit aux marchandises. Le transporteur devrait être responsable sans limitation chaque fois que le dommage résulte d'une négligence grave, soit de sa part, soit de la part de ses préposés ou mandataires. De même, ces préposés ou mandataires devraient, de leur côté, être responsables sans limitation pour tout dommage causé par une négligence grave de leur part.

Article 20

Comme le délai de prescription peut, d'après l'alinéa *b* du paragraphe 1, commencer à courir dès le quatre-vingt-dixième jour suivant la conclusion du contrat et que celui-ci peut avoir été établi longtemps avant le début effectif du transport, il serait préférable de prévoir un délai de prescription de deux ans.

La seconde phrase du paragraphe 5 pourrait donner lieu à quelques difficultés, étant donné que la règle qu'elle énonce pour le délai de prescription dans le cas d'une action récursoire — en fait pour toutes les actions de ce genre — peut-être incompatible avec des obligations assumées par un Etat en vertu de tel ou tel autre accord international. Cette seconde phrase devrait donc être supprimée. Mais, comme en l'absence de la seconde phrase la première ne serait qu'un truisme, il serait souhaitable de supprimer le paragraphe 5 tout entier.

Article 21

Dans certains pays, l'application du paragraphe 2, selon lequel le défendeur peut écarter la règle générale de la compétence du tribunal du lieu de la saisie en fournissant une garantie suffisante, pourrait donner lieu à des difficultés en ce qui concerne la procédure judiciaire.

D'une manière générale, il n'est guère utile d'énoncer des règles en matière de compétence dans un accord si l'on n'y inclut pas des dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution des jugements rendus dans les Etats contractants par les tribunaux qui sont compétents en vertu de l'accord. Il peut arriver que le défendeur ait des biens dans un Etat contractant dont les tribunaux sont incompétents en vertu du paragraphe 1, mais le demandeur ne pourra pas toucher à ces biens parce que le jugement rendu par le tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 n'est pas exécutoire dans l'Etat contractant en question et que la convention exclut toute nouvelle action dans cet Etat. Il conviendrait donc d'examiner le point de savoir s'il ne serait pas souhaitable de compléter l'article 21 par des dispositions sur la reconnaissance et l'exécution des jugements.

Article 25

Selon le dernier membre de phrase de l'alinéa *b* du paragraphe 2, il faudrait comparer les dispositions de droit interne avec celles de deux conventions internationales, afin de déterminer celles qui sont le plus favorables à la personne ayant droit aux marchandises. Il sera, dans certains cas, presque impossible de répondre à cette question. Il devrait donc suffire de prévoir que l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable conformément au droit interne applicable. L'expérience montre, en effet, que cette responsabilité sera toujours plus stricte, en ce qui concerne sa nature générale et ses limites éventuelles, que la responsabilité du transporteur aux termes du projet de convention considéré. La restriction prévue à l'alinéa *b* du paragraphe 2 devrait donc être supprimée.

Belgique

[*Original : français*]

A. *Considérations générales*

Le Gouvernement belge et les milieux maritimes belges accueillent favorablement l'ensemble des textes rédigés par le Groupe de travail de la CNUDCI.

Le Gouvernement belge se félicite de pouvoir constater qu'un terrain d'entente a été trouvé parmi des délégations provenant de différents continents qui ont des systèmes juridiques et des conceptions philosophiques ou morales souvent très différents les uns des autres. Il y voit un encouragement pour la réalisation d'autres projets, aussi ambitieux que celui de la Convention sur le transport des marchandises par mer.

Il se réjouit également des résultats obtenus par le Groupe de travail de la CNUDCI.

L'équilibre, tant recherché, entre les intérêts des transporteurs et ceux des propriétaires de cargaisons, y compris les personnes se mettant à la disposition de ceux-ci, soit pour expédier ou charger les marchandises, soit pour en prendre livraison, peut être considéré comme étant en voie de réalisation. La pratique confirmera le bien-fondé de cette aspiration.

Sur le plan théorique du moins, tant en ce qui concerne leur rédaction et leur présentation que le fond, la plupart des dispositions constituent un net progrès sur les textes de la Convention de Bruxelles de 1924. Aussi le Gouvernement belge espère-t-il que la future Convention, élaborée dans un cadre plus large, connaîtra le même succès que la Convention qu'elle est appelée à remplacer et aura la même durée.

B. — *Commentaires particuliers*

Le Gouvernement belge n'estime pas devoir présenter, dans le contexte de ces commentaires, des propositions d'ordre rédactionnel, par exemple, pour la définition de transporteur substitué et les articles y connexes ainsi que l'article 2, paragraphe 4. La délégation belge les formulera ultérieurement.

Les articles du projet ne donnent pas lieu à des observations de fond sauf ceux mentionnés ci-après.

Article 5

1) A l'article 5, le Gouvernement belge déplore l'absence de la clause d'exonération de responsabilité du transporteur pour la faute nautique commise par le capitaine, des membres de l'équipage et les personnes au service du navire.

Par "faute nautique" il entend l'erreur dans la navigation, au sens strict du terme, à l'exclusion donc de l'administration commerciale du navire.

Il reste convaincu que l'exclusion d'une pareille clause d'exonération ne profitera à aucune des personnes intéressées au contrat de transport.

Son insertion est principalement motivée par le souci d'éviter des litiges sur la conduite opérationnelle du navire ayant causé un dommage aux marchandises et donnant lieu aux actions en réparation qui peuvent s'avérer longues et onéreuses. Elles est également motivée par le souci de comprimer le coût d'assurance et d'en assurer un contrôle direct et facile par les chargeurs.

En dernier lieu, les conditions de travail à bord du navire sont parfois telles qu'il serait exorbitant de rendre le transporteur responsable des actes opérationnels exécutés par des personnes au service nautique du navire.

2) Le paragraphe 4 de l'article 5 contient en matière d'incendie une clause de responsabilité qui s'écarte de la règle générale. La solution qu'il consacre est acceptable mais peut également donner lieu à des procès.

Le Gouvernement belge préférait une solution plus radicale et plus nette qui consisterait à adopter aussi dans le domaine de l'incendie une clause d'exonération de responsabilité.

3) Le Gouvernement belge regrette, d'autre part, que lors de l'inclusion dans le projet du principe de la responsabilité pour délai — qu'il considère comme améliorant substantiellement les règles en matière de responsabilité — on ait cru devoir s'écarter du libellé de la Convention de 1924 qui rend le transporteur responsable de toute perte ou du dommage aux marchandises et non pas, comme l'exprime l'article 5, paragraphe 1 du projet, du préjudice résultant de toute perte ou dommage.

Une telle rédaction s'écarte non seulement du libellé de la Convention que le projet tend à remplacer, mais elle diffère également des dispositions figurant dans d'autres Conventions internationales de transport.

Afin de respecter une jurisprudence et une doctrine bien établie sur base du libellé de la Convention de 1924, il conviendrait de revenir aux termes utilisés dans celle-ci.

Le début du paragraphe 1 de l'article 5 sera à lire comme suit :

> "Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du préjudice résultant du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le préjudice a lieu . . . (etc.)"

Article 6

Le Gouvernement belge s'abstient de se prononcer à ce stade en faveur de l'une ou de l'autre des variantes proposées sous l'article 6.

Il constate cependant que les milieux intéressés au transport maritime ne seraient pas adversaires d'une formule plus simple que celle du double critère de calcul (unité et poids) prévu au Protocole de modification de la Convention de 1924 et adopté en 1968. Cette formule simple n'est toutefois acceptable qu'à la condition que la limite de responsabilité ne soit pas substantiellement augmentée en conséquence.

Il reconnaît en plus l'impérieux besoin de régler d'une autre façon la base de référence monétaire.

Il peut se prononcer en faveur du système des droits de tirages spéciaux, système qui est admis par le Fonds monétaire international et est proposé au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 16

A l'article 16, la fin du paragraphe 1, qui exige de la part du transporteur désireux de faire des réserves une mention spéciale des raisons ou des inexactitudes ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants, est une disposition contraire à la pratique commerciale qui n'a cependant jamais donné lieu à de sérieuses difficultés. Elle peut, si elle est adoptée, compliquer l'établissement des documents et retarder l'expédition des marchandises.

Article 21

L'article 21 donne lieu à une double observation.

1) L'alinéa *b* du paragraphe 1 peut avoir comme effet d'éloigner le lieu de l'action juridiciaire de celui de l'exécution du contrat ce qui peut être contraire aux intérêts des parties en cause.

Comme, en pratique, le transporteur évitera de se soumettre à la compétence d'un tribunal éloigné de sa sphère d'activité ou du lieu de l'exécution du contrat, il prendra soin de conclure des contrats pour lesquels il pourra sérieusement défendre ses intérêts, ce qui n'est pas le cas lorsqu'il agit, dans l'intérêt des expéditeurs, par l'intermédiaire d'une agence.

Dès lors, une référence à la notion "agence" contrariera, au détriment des chargeurs, les transactions commerciales en vue de la conclusion d'un contrat de transport sur place.

Une convention récente (celle d'Athènes 1974 relative au transport par mer de passagers et de leur bagages) contient dans son article 17 une formule plus acceptable.

La même observation vaut d'ailleurs pour l'article 22, paragraphe 2, iii.

2) La deuxième phrase du paragraphe 2, alinéa *a*, n'est pas acceptable car elle peut dans son application être en contradiction avec la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer que la Belgique a ratifiée (cf. art. 7 de cette convention).

En effet, cette convention rend, dans certaines conditions, le tribunal de l'Etat où le navire a été saisi compétent pour statuer sur le fond de l'affaire. Si le demandeur fait procéder à la saisie afin de sauvegarder ses intérêts, il ne lui est plus loisible de porter, à la requête du défendeur, l'action devant un autre tribunal.

Il est dès lors proposé de supprimer ladite phrase.

Article 24

L'article 24 devrait être libellé de telle façon que l'application de la Règle D des Règles de York-Anvers ne soit pas affectée par les dispositions de la Convention sous rubrique.

Canada

[*Original : anglais*]

Première partie. — Observations générales sur le projet de texte

Bien que la qualité de la rédaction fasse qu'il est difficile d'avoir une idée très exacte des incidences de la Convention proposée sur les plans tant juridique que commercial, il semble qu'elle s'écarte sensiblement des Règles de La Haye actuelles[1]. Le système de responsabilité légale que le projet cherche à établir est proche du droit général des contrats mais tend à reconnaître la nécessité de protéger le destinataire qui, en principe, n'est pas partie à la conclusion du contrat de transport. A cette fin, le projet propose plus ou moins l'établissement d'un système juridique qui reconnaîtrait la notion de porteur légitime d'un titre négociable, tout en réglementant en même temps jusqu'à un certain point dans leurs grandes lignes les relations entre les parties à un contrat de transport.

Il est clair que les rédacteurs ont tenté de parer à toutes les situations prévisibles. Ce faisant, ils ont non seulement stipulé dans de nombreux cas d'une manière apparemment incompatible avec ce qui, de l'avis du Canada, semble être l'intention maîtresse de la convention, mais encore perdu sans doute quelque peu de vue le but auquel doit tendre une convention sur le transport des marchandises par mer. Le Canada estime qu'une telle convention serait souhaitable dans la mesure où elle établirait une conception internationale uniforme des relations existant entre les parties à un contrat de transport et protégerait ceux qui, sans avoir eu la possibilité d'accepter en toute connaissance de cause les clauses du contrat, sont néanmoins affectés par celui-ci. Les observations du Canada sur le projet de convention découlent de la prémisse fondamentale ci-après :

> Lorsque le contrat est un contrat d'adhésion ou lorsque le destinataire ou tout autre réceptionnaire de la marchandise n'est pas partie à la conclusion du contrat de transport, il faut une convention pour rendre les clauses et conditions de ce contrat équitables et raisonnables pour ces parties "innocentes" tout en établissant, en même temps, un juste équilibre entre les parties au contrat.

Un certain nombre d'autres prémisses ont été élaborées à partir de cette prémisse fondamentale, et c'est sur celles-ci que sont fondées les observations détaillées formulées ci-après au sujet du projet.

Le Canada est d'avis que la convention proposée devrait, comme son nom l'indique, ne s'appliquer qu'au transport de marchandises par mer et, en particulier, aux aspects internationaux du transport maritime qui se prêtent à bon droit à une harmonisation par la voie d'une convention internationale sur le transport de marchandises par mer.

Première prémisse

> Dans l'intérêt de l'uniformité d'application de la convention, celle-ci ne doit prévoir de dispositions que pour les questions qui ne relèvent pas exclusivement à bon droit du droit interne des Etats contractants.

En vertu de cette prémisse, les relations entre le transporteur et le pilote, l'entrepreneur de manutention et le réparateur de navires, par exemple, seraient des questions relevant du droit interne.

La responsabilité déléguée découlant des relations entre le transporteur et le capitaine, par exemple, est toutefois d'une nature entièrement différente. Les modalités juridiques de ces relations devraient relever du droit interne, mais la convention s'appliquerait

[1] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Bruxelles, 25 août 1924.

néanmoins aux préposés et mandataires tant du transporteur que du chargeur.

Deuxième prémisse

Les droits et obligations du transporteur prévus par la convention en matière de contrat de transport devraient s'étendre aux préposés et mandataires du transporteur.

Chacun sait qu'à la différence des autres modes de transport il n'existe, en matière de transport maritime international, aucun document formel connu sous le nom de contrat de transport. Les controverses quant au point de savoir si un connaissement est ou non un contrat de transport continuent. On s'est demandé s'il y aurait intérêt à suggérer d'introduire des dispositions relatives aux clauses et conditions d'un contrat de transport dans une convention sur le transport de marchandises par mer, pour aligner celui-ci sur les autres modes de transport, mais on a conclu que, l'un dans l'autre, cette proposition n'avait actuellement guère de chances de recueillir l'appui général.

Troisième prémisse

La convention devrait s'appliquer strictement à l'exécution d'un contrat de transport par mer. Elle devrait codifier certains aspects impératifs des relations entre les parties à un contrat de transport, à savoir, le transporteur et le chargeur, et en particulier leurs droits et obligations, tout en protégeant le droit du destinataire ou de toute autre personne autorisée par celui-ci à prendre livraison des marchandises dans le même état qu'au moment de leur chargement. Il ne devrait pas être permis que le contrat de transport, conclu sur la base de la bonne foi, modifie ou remplace aucun de ces droits et obligations : ainsi la convention devrait lier les parties et celles-ci ne devraient avoir aucune possibilité d'en écarter l'application.

Dans la législation canadienne, la loi sur le transport de marchandises par eau dispose, notamment, que les Règles de La Haye ne s'appliquent qu'aux marchandises au départ. Dans l'intérêt de l'uniformité et pour encourager l'adoption de la nouvelle convention par autant d'Etats que possible :

Quatrième prémisse

La convention devrait s'appliquer au transport de toutes les marchandises par mer. Elle devrait s'appliquer aux marchandises au départ et à l'arrivée, mais non aux transports intérieurs à moins que chaque Etat pris séparément ne décide qu'il est de son intérêt d'étendre l'application de la convention aux transports en question.

Dans le cadre de l'élément bonne foi du contrat de transport, le transporteur et le chargeur devraient avoir certaines obligations fondamentales, qui sont respectivement les suivantes :

Cinquième prémisse

Le transporteur devrait être tenu de fournir un moyen de transport convenant au type de marchandises transportées, et de le maintenir en bon état. Aussi longtemps qu'il est responsable des marchandises, le transporteur devrait être tenu d'en prendre soin comme si elles lui appartenaient.

Sixième prémisse

Le chargeur devrait être tenu d'informer le transporteur de la nature véritable des marchandises à transporter, de tous vices propres qu'elles contiendraient et de toutes caractéristiques spéciales qui pourraient influer sur la manière dont le chargement, la manutention, l'arrimage, les soins et le déchargement desdites marchandises seront assurés.

Etant entendu, comme indiqué dans les première et troisième prémisses, que la convention ne s'appliquera qu'aux questions qui ne relèvent pas exclusivement à bon droit du droit interne des Etats contractants, et qu'au transport de marchandises par mer, le Canada appuie l'intention apparente du projet, à savoir que la convention s'applique pendant toute la durée de la responsabilité du transporteur.

Septième prémisse

La durée de la responsabilité du transporteur à l'égard des marchandises devrait partir du moment où il les prend sous sa garde jusqu'au moment où il en abandonne la garde en les remettant au destinataire ou à une autre personne autorisée.

En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, aucune des cinq variantes proposées pour en calculer la limite n'apporte, à la fois, de solution satisfaisante aux aléas du recours à l'or en tant qu'unité de mesure monétaire, aux diverses décisions judiciaires touchant le sens du mot "colis" ou à la responsabilité se rapportant aux "unités de poids". Le Canada a envisagé la possibilité de lier le montant de la responsabilité du transporteur à la valeur pour laquelle le chargement est assuré ou à une valeur déclarée obligatoire portée sur un connaissement. Il a constaté toutefois que cela pourrait obliger le chargeur à dévoiler au transporteur des renseignements qu'il souhaiterait peut-être, pour des raisons commerciales, garder confidentiels. Le Canada a également étudié l'idée selon laquelle le montant de la responsabilité du transporteur pour les marchandises de valeur non déclarée pendant le temps qu'elles sont sous sa garde pourrait être limité en fonction directe du montant du fret, conformément à une formule à déterminer. Cette suggestion n'est pas elle-même sans susciter certaines difficultés et risque d'aboutir à des inéquités, mais il semblerait à tout le moins que les applications qui pourraient en être faites dans la pratique vaillent d'être analysées et examinées plus avant.

Le rôle et le but du connaissement continuent à susciter des controverses alors même que l'on envisage de développer l'usage des connaissements directs dans le transport multimodal et même d'en finir avec le connaissement de type classique. La transmission des renseignements concernant les marchandises par TEI ou TAI et le recours généralisé au crédit documentaire semblent annoncer l'apparition d'un régime entièrement nouveau en matière de documents de transport.

Entre-temps, toutefois, il semble indispensable de continuer à reconnaître l'importance du connaissement.

Huitième prémisse

La convention devrait reconnaître le connaissement comme étant le document de transport qui servira, à défaut de contrat de transport formel, comme document formant titre, comme reçu pour les marchandises expédiées et comme preuve d'un contrat de transport. L'émission d'un connaissement par le transporteur constituerait un engagement de sa part de délivrer les marchandises à la personne nommée dans le connaissement ou à la personne autorisée à prendre livraison des marchandises.

Le terme "connaissement" aurait bien entendu besoin d'être ainsi défini pour donner effet à cette huitième prémisse.

Il est compatible avec les première, troisième et quatrième prémisses et avec le but des autres que la neuvième et dernière prémisse soit la suivante :

Neuvième prémisse

La convention ne devrait pas s'appliquer au transport multimodal mais uniquement au transport de marchandises par mer, déterminé par la période de responsabilité du transporteur prévue dans la convention.

Deuxième partie. — Observations relatives au projet, présentées article par article

(*Note.* — Les observations suivent la numérotation des articles adoptée dans le projet.)

Article premier. — Définitions

Paragraphe 1

A l'exception peut-être de certains cas d'affrètement à temps où le transporteur n'est pas connu, la définition du "transporteur" figurant dans les Règles de La Haye ne semble pas avoir donné lieu à des difficultés ou créé des incertitudes. Le Canada est d'avis que la formule adoptée par la CNUDCI constitue une amélioration car le transporteur y est défini en fonction de sa relation contractuelle avec le chargeur et en tant que partie au contrat de transport. Toutefois, il serait illogique, eu égard aux prémisses énoncées précédemment, d'inclure dans la même définition le "transporteur contractuel" et le "transporteur". Les rédacteurs du projet eux-mêmes paraissent avoir eu des doutes quant au rapport exact existant entre le transporteur et le transporteur contractuel et l'on ne voit guère quelle serait l'utilité, sur le plan pratique, de définir ces termes de manière identique ou quel avantage il y aurait à les considérer comme interchangeables. L'exportateur (chargeur) doit toujours savoir avec qui il a conclu un contrat de transport de marchandises et rien ne devrait l'empêcher de contracter directement avec le transporteur substitué ni le priver de son droit d'intenter une action contre lui. L'assimilation du "transporteur contractuel" au "transporteur" et l'introduction de cette expression dans la convention laisse planer des doutes quant à ces droits et peut amener à reconsidérer le rapport traditionnel mandant-mandataire et les accords de représentation existants; en effet, l'agent du navire se verrait conférer de plus grandes responsabilités si l'expression devait être maintenue. En outre, les chargeurs risqueraient de se voir contraints de toujours passer par l'intermédiaire d'agents de transport plutôt que traiter directement avec le transporteur. On a, paraît-il, moins recours aux agents de transport au Canada que dans d'autres pays développés et c'est la situation que préfèrent les chargeurs canadiens. Le paragraphe 1 de l'article premier devrait donc être rédigé comme suit :

"1. "Transporteur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport est conclu avec un chargeur."

Paragraphe 2

Beaucoup d'arguments avancés à propos des termes "transporteur contractuel" s'appliquent à l'inclusion des termes "transporteur substitué". Tout en reconnaissant la pratique selon laquelle le transporteur délègue une partie de ses pouvoirs à un tiers, on pense qu'il serait préférable de la laisser relever du droit interne puisqu'elle n'est ni générale ni uniforme et qu'il ne serait pas souhaitable de l'incorporer dans un instrument juridique international. Lorsqu'un transporteur, au moment où il conclut un contrat de transport, envisage de déléguer une partie de ses pouvoirs à un tiers, il doit signaler cette intention dans ledit contrat. L'inclusion des termes "transporteur substitué" et "transporteur contractuel" conférerait une rigidité inutile à ce qui constitue pour le moment une pratique commerciale souple et entraînerait une hausse des frais des chargeurs. Les termes en question pourraient être inclus dans une convention traitant des transports multimodaux. Il y aurait donc lieu de supprimer le paragraphe 2 de l'article premier.

Paragraphe 3

La définition du "destinataire" ne permet pas de discerner s'il s'agit en fait de toute personne en mesure de remettre le connaissement et, s'agissant du membre de phrase "habilité à prendre livraison des marchandises", il y a lieu de préciser le moment où cette livraison doit s'effectuer, Le libellé suivant est proposé :

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

Paragraphe 4

La définition du terme "marchandises" qui existe dans les Règles de La Haye est insuffisante; la nouvelle définition est préférable. Le Canada n'a pas d'objection à l'inclusion des animaux vivants dans cette définition, à condition que le transporteur soit tenu d'en prendre dûment soin pendant le transport. Les bagages des

passagers devraient être exclus de la définition puisque ces "marchandises" sont l'objet de la Convention d'Athènes[2]. L'emballage représente pour le transporteur un facteur important du point de vue du coût. Il a pour but de protéger les marchandises, et le prix du fret comprend le coût du transport de l'emballage en même temps que celui du transport des marchandises. C'est la sécurité que l'emballage procure aux marchandises qui compte pour le transporteur vu les responsabilités qui lui incombent du point de vue de leur manutention et de leur arrimage. Si le chargeur devait fournir des unités de transports aussi compliquées que des conteneurs (ce qui est rarement le cas au Canada pour un certain nombre de raisons, dont le coût du transport de retour), le transporteur recevrait certainement des demandes de dédommagement en ce qui les concerne et, à son tour, il se protégerait en contractant une assurance de responsabilité d'un montant plus élevé, ce qui se traduirait par une hausse des taux de fret. Il convient de noter que les demandes de dédommagement adressées au transporteur au titre d'unités de transport réutilisables et négociables localement telles que des sacs ou des palettes ne sont pas inconnues dans certains pays, et il est fort probable que cette pratique ne manquera pas de se répandre. Le Canada suggère le libellé suivant d'où la fourniture de telles unités de transports par le chargeur est omise :

"4. "Marchandises" signifie toute sorte de biens devant être transportés en vertu d'un contrat de transport, à l'exclusion des bagages de passagers, et lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans une unité de transport similaire, de ladite unité de transport."

Paragraphe 5

Avec quelques amendements mineurs, la définition des termes "contrat de transport" donnée dans le projet est préférable, en raison de sa simplicité, à celles des Règles de La Haye. Avec ces amendements, le texte se lirait comme suit (on notera que le Canada préfère l'emploi du mot "eau" à celui du mot "mer") :

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

Paragraphe 6

Sous réserve de quelques légères modifications de style, la définition du "connaissement" devrait être utilisable dans la pratique. Le libellé suggéré ci-après aidera à établir la différence entre un connaissement et un contrat de transport :

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

[2] Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Article 2. — Domaine d'application

Conformément aux prémisses énoncées plus haut, il convient d'établir une distinction nette entre les questions qui devraient relever du droit interne (telles les relations entre le transporteur et le pilote, le propriétaire du quai, l'entreposeur ou l'entrepreneur de manutention) et les questions qui sont susceptibles d'être réglementées de manière uniforme en vue de leur application par tous les Etats parties à une convention. Par conséquent, le Canada s'oppose à ce que l'on étende le domaine d'application de la convention aux domaines relevant de la juridiction nationale.

Paragraphe 1

Le début du paragraphe 1 de l'article 2 pourrait être rédigé comme suit :

"1. Les dispositions de la présente convention s'appliquent à tous les contrats de transport par eau entre des endroits situés dans deux Etats différents lorsque :"

Dans cet article, le mot "port" devrait être partout remplacé par le mot "endroit".

L'alinéa *c* du paragraphe 1 est considéré comme faisant double emploi avec l'alinéa *b*.

Dans la mesure où le connaissement, tel qu'il a été défini, constitue le document servant de preuve du contrat de transport, la Convention devrait lui donner la priorité et d'autres documents de transport tels que reçus de bord, reçus de dock ou engagements de fret *(booking notes)* ne devraient pas pouvoir modifier ou réfuter les clauses et conditions stipulées dans le connaissement. Par conséquent, il faudrait supprimer des alinéas *d* et *e* les mots "ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport". En outre, l'alinea *e* devrait être rédigé comme suit :

"*e*) Le connaissement prévoit que les dispositions de la présente convention ou de la législation de tout Etat leur donnant effet régiront le contrat de transport."

Paragraphe 2

Ce paragraphe n'est pas nécessaire et son inclusion dans le texte de la convention pourrait présenter des dangers. Si les dispositions du paragraphe 1 de l'article 2 sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, aucune autre disposition de la convention ne devrait dépendre non plus, pour son application, de la nationalité du navire.

Paragraphe 3

Acceptable.

Paragraphe 4

Il n'est pas impossible que l'affréteur et le destinataire soient une seule et même personne. Le transporteur a fréquemment été placé dans des situations de conflit d'intérêts du fait qu'il était également affréteur

et destinataire. Ces remarques mises à part, et compte tenu du fait que l'expression "contrat d'affrètement" n'est pas définie, il n'y a pas d'autres observations à faire au sujet de ce paragraphe; on se reportera toutefois à la prémisse fondamentale énoncée dans le cadre des présentes observations.

Article 3. — Interprétation de la Convention

Le libellé de cet article s'inspire de celui de l'article 7 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises et l'on trouve un libellé analogue à l'article 15 de la convention portant loi uniforme sur la forme du testament international; le Canada ne voit donc pas d'objection à ce que cet article soit inclus dans la Convention.

Article 4. — Durée de la responsabilité

Comme il l'a déjà fait savoir, le Canada est opposé à toute extension de la convention à des domaines relevant de la juridiction nationale et ne souhaiterait pas voir cet article appliqué de façon à porter préjudice à l'application du droit interne à des questions purement internes.

Cet article ne définit pas avec assez de précision pour les besoins du commerce le moment auquel le transporteur a pris sous sa garde les marchandises, bien qu'il semble être tout à fait clair en ce qui concerne leur remise. L'importance de cet article a également été considérée en termes de conditions de vente (à savoir FOB, CAF ou FAS), mais on a estimé qu'en traitant des conditions de vente en même temps que des conditions de transport on risquait de confondre le transfert de propriété avec le transfert de responsabilité.

Il semblerait que l'article 4 ne laisse au transporteur aucune possibilité de modifier la durée de sa responsabilité à son profit ou au profit du chargeur, en introduisant une formule appropriée dans un connaissement ou un contrat de transport, à condition de rendre plus précise la durée de sa responsabilité. Il ne devrait pas être permis au transporteur de modifier la durée de sa responsabilité. C'est pourquoi le Canada ne voit pas d'objection à ce que l'article 7 des Règles de La Haye soit exclu de la convention.

Paragraphe 1

D'un point de vue juridique, il se peut que dans le texte anglais le terme "*charge*" soit le plus approprié en l'occurrence, mais le terme "*control*" rendrait sans doute mieux compte des réalités concrètes.

Paragraphe 2

L'expression "*taken over*" ("prises en charge") ne convient pas dans un texte juridique, car elle n'a pas été définie d'un point de vue juridique. Le libellé du début du paragraphe 2 devrait être remanié de façon qu'il se lise comme suit :

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

L'alinéa *a* ne suscite aucune objection, mais il est remis en question par l'alinéa *b*, qui risque de permettre la stipulation de n'importe quelle disposition en ce qui concerne la livraison au destinataire. La convention devrait être plus précise sur ce point. Il serait peut-être aussi souhaitable d'inclure une disposition relative aux notifications. Il faudrait ajouter à la fin du paragraphe 2 l'expression : "le présent paragraphe s'applique *mutatis mutandis* à la réception des marchandises par le transporteur".

Paragraphe 3

Le libellé de ce paragraphe devrait être remanié comme suit :

"3. Aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend soit du préposé ou du mandataire, soit du transporteur ou du destinataire, respectivement."

Article 5. — Règles générales

Comme on l'a déjà dit, il n'y a pas d'objection à ce que les animaux vivants soient compris dans la définition générale des "marchandises", à condition que le transporteur soit tenu de fournir un navire approprié et de prendre dûment soin des marchandises (les clauses des Règles de La Haye relatives à la "diligence raisonnable" ayant été supprimées dans le projet de la CNUDCI) et que ces réserves soient exprimées comme il convient dans cet article.

Paragraphe 1

Bien que le libellé de ce paragraphe ne suscite aucune objection, dans le texte anglais les termes "*loss*", "*damage*" et "*expense*" sont utilisées dans un sens quelque peu différent de celui qu'ils auraient en droit canadien. Ces termes devraient avoir le même sens dans toute la convention de façon à éviter toute confusion entre la perte proprement dite des marchandises et la perte financière.

Paragraphe 2

Il ne ressort pas clairement du libellé actuel de ce paragraphe si l'intention de ses rédacteurs était de prévoir des dispositions analogues en cas d'impossibilité pour le transporteur d'exécuter le contrat de transport à celles prévues lorsqu'il y a impossibilité d'exécuter des contrats d'affrètement. En outre, il serait souhaitable d'inclure dans ce paragraphe une clause dérogatoire lorsque l'on sait où se trouvent les marchandises. En tout état de cause, le libellé des paragraphes 1 et 2 devrait être remanié comme suit :

"1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que de toutes dépenses en résultant, si ladite perte ou ledit dommage est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur ne prouve qu'il a pris toutes les

mesures raisonnablement nécessaires pour éviter l'événement et ses conséquences.

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

"3. Aux fins du paragraphe 2 du présent article, il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au lieu de déchargement prévu dans le contrat de transport dans le délai stipulé dans ledit contrat."

Paragraphe 3

Acceptable.

Paragraphe 4

Le libellé de ce paragraphe devrait être remanié comme suit :

"4. En cas de dommage, de perte ou de retard causé par un incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

Paragraphe 5

Ce paragraphe devrait être supprimé, car il n'y a plus aucune raison de prévoir expressément une disposition relative au transport des animaux vivants.

Paragraphe 6

En dehors du fait qu'il est difficile de déterminer ce qui est "raisonnable", ce paragraphe est acceptable.

Paragraphe 7

Le mot "concourt" pourrait être remplacé par le mot "contribue".

Article 6. — Limites de la responsabilité

Tel que cet article est actuellement libellé, il serait difficile pour un transporteur de se rendre pleinement compte de l'étendue de sa responsabilité au moment de conclure un contrat de transport. En vertu du droit des contrats canadien, les parties contractantes sont tenues de réparer les dommages qu'une personne prudente peut raisonnablement prévoir au moment de la conclusion du contrat comme la conséquence nécessaire d'une rupture dudit contrat.

Aucune des cinq variantes proposées dans cet article ne résout pleinement la difficulté qu'il y a à mesurer la responsabilité du transporteur. D'autres possibilités, telles que celles consistant à utiliser la valeur pour laquelle les marchandises sont assurées ou leur valeur déclarée, ont été envisagées, mais ces deux solutions exigeraient que le chargeur dévoile des renseignements qu'il pourrait souhaiter, pour des raisons commerciales, garder confidentiels. La responsabilité du chargeur doit être limitée aussi bien en ce qui concerne la perte des marchandises ou les dommages causés auxdites marchandises que eu égard au retard dans la livraison. Il semble qu'il y ait certains avantages à rendre la limitation de la responsabilité fonction (multiple ou fraction) du fret, mais on manque de données et de renseignements sur son effet potentiel.

Article 7. — Recours judiciaires

Paragraphe 1

Il convient de noter qu'il existe plus de deux catégories d'actions. Si l'intention des rédacteurs est que les exonérations et les limitations soient applicables à toutes les catégories d'actions, l'expression "ou sur la responsabilité extracontractuelle" doit être remplacée par "ou autrement".

Paragraphe 2

Il n'apparaît pas clairement si le "préposé ou mandataire" dont il est question désigne les parties visées au paragraphe 3 de l'article 4 et l'on ne comprend pas pourquoi les mêmes termes n'ont pas été utilisés. Compte tenu de l'article 4, il semblerait que l'intention des rédacteurs soit que les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur dès le moment où elles sont "manipulées" par une personne employée par ce dernier.

Paragraphe 3

Acceptable.

Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Cet article est confus et laisse planer bien des incertitudes. On remarquera que seul le terme "dommages" est utilisé alors que les termes "perte", "dommage" et "préjudice" sont utilisés au paragraphe 1 de l'article 5. En outre, étant donné que toute la deuxième phrase est consacrée aux mandataires et aux préposés, il semblerait que dans la première phrase le terme "transporteur" ne soit pas censé recouvrir les préposés et les mandataires. Le libellé de cet article pourrait donc être remanié de façon qu'il dispose que tant le transporteur que ses préposés seraient déchus du droit d'invoquer la limitation de la responsabilité dans les circonstances prévues dans la première phrase. La deuxième phrase pourrait alors être supprimée et l'article se terminerait avec le premier "en résulteraient probablement".

Article 9. — Marchandises en pontée

Paragraphe 1

Tout d'abord, le texte de ce paragraphe devrait être libellé sous une forme affirmative :

"1. Les marchandises peuvent être transportées en pontée conformément au contrat de transport, aux usages particuliers à ce commerce ou conformément aux règlements en vigueur."

Deuxièmement, on pourrait remplacer l'expression "règlement en vigueur" par "dispositions en vigueur". En outre, lorsque l'on compare ce paragraphe au paragraphe 3, on peut être amené à penser que le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages causés aux marchandises lorsqu'elles sont transportées en pontée conformément aux dispositions de ce paragraphe. Enfin, même si le texte du paragraphe est remanié dans le sens suggéré, il reste encore la possibilité au transporteur de convenir avec un chargeur que ses marchandises seront transportées en cale contre un supplément tout en convenant avec un deuxième chargeur que ses marchandises seront transportées en pontée pour un prix apparemment réduit et d'accorder un traitement préférentiel à un chargeur important en ce qui concerne l'espace disponible en cale.

Paragraphe 2

Ce que les réducteurs du projet entendent par l'expression "en fera mention" n'est pas très clair, mais on présume qu'il ne s'agirait pas de clauses imprimées. Il n'est pas évident que l'on puisse appliquer à l'égard de tierces parties les mentions portées dans un document autre que le connaissement. Par souci de clarté, on pourrait supprimer toute mention à ces autres documents.

Paragraphe 3

Ce paragraphe est rédigé de façon maladroite. On suppose que les auteurs ont entendu stipuler que la limite de la responsabilité reste inchangée sauf dans le cas où les marchandises sont transportées en pontée contrairement à un accord exprès.

Paragraphe 4

On pourrait considérer que ce paragraphe est inutile étant donné que tout acte commis par le transporteur pour rompre délibérément un contrat de transport devrait être considéré comme un acte auquel l'article 8 serait applicable.

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

Dans la mesure où il est suggéré dans les prémisses de ne pas faire mention dans une convention internationale sur le transport de marchandises par mer de tiers auxquels le transporteur peut décider, en application du droit interne des contrats, de déléguer certains des pouvoirs qui lui sont attribués dans un contrat de transport, on pourrait supprimer cet article. Même s'il n'était pas fait mention des transporteurs substitués par opposition aux transporteurs contractuels, il serait peut-être néanmoins approprié de stipuler que le transporteur sera toujours personnellement responsable quoiqu'il n'ait pas exécuté personnellement le contrat.

Si, toutefois, on maintient l'opposition entre le transporteur substitué et le transporteur contractuel, cet article a dans ce cas l'avantage de simplifier le recours du demandeur qui connaîtra au moins une personne qui serait tenue au premier chef de le dédommager de ses pertes. Les dispositions de cet article simplifieraient considérablement le règlement des différends puisque le transporteur contractuel pourrait probablement s'entendre rapidement avec le demandeur et que l'indemnité que le transporteur contractuel peut être en mesure d'obtenir du transporteur substitué sera probablement aussi facile à fixer compte tenu des rapports contractuels directs existant dans chaque cas entre le demandeur et la partie responsable.

Article 11. — Transport par transporteurs successifs

Le maintien de cet article serait incompatible avec les prémisses énoncées plus haut s'il s'applique en fait au transport multimodal. A la huitième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI, cet article a été source de confusion et de malentendus et son inclusion dans le présent projet de convention n'a été appuyée que par une très faible majorité. De toute façon, il est à tous égards nettement incompatible avec les dispositions de l'article 10 et risque de créer de très graves problèmes en matière, par exemple, de compétence et d'exécution des jugements rendus contre les transporteurs substitués. Il semble que le maintien de cet article ne servirait à rien étant donné que la situation envisagée pourrait être réglée autrement — au moyen d'un premier accord concernant le transport des marchandises du point A au point B, suivi d'un second accord concernant le transport du point B au point C, pour lequel le transporteur initial exercerait uniquement les fonctions de mandataire et ne serait pas le transporteur contractuel.

Article 12. — Règle générale

Cet article pourrait être remanié comme suit :

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

A la huitième session du Groupe de travail de la CNUDCI, on a envisagé la possibilité d'augmenter les responsabilités du chargeur. Le Canada n'est pas favorable à l'élaboration d'une telle notion dans la présente convention, dans la mesure où la sixième prémisse relative aux obligations fondamentales du chargeur est prise en considération dans la convention (tel est peut-être déjà le cas au paragraphe 1 de l'article 17).

Article 13. — Règles particulières sur les marchandises dangereuses

Il faudrait tout d'abord définir l'expression "marchandises dangereuses" en renvoyant à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer[3].

[3] Signée à Londres, le 17 juin 1960.

Paragraphe 1

Ce paragraphe pose des problèmes quant à l'utilisation des expressions "si besoin est" et "chaque fois que cela est possible". En ce qui concerne la première, on ne sait pas très bien si elle a trait à la nature du danger, à l'expérience du chargeur, à celle du transporteur, ou aux usages du commerce. Il vaut mieux supprimer la seconde expression. Conformément à la sixième prémisse, ce paragraphe pourrait être remanié comme suit :

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

Paragraphe 2

Ce paragraphe pourrait être remanié comme suit :

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

Paragraphe 3

Il faudrait remanier ce paragraphe de façon à y indiquer que, lorsque le transporteur ou ses préposés débarquent, détruisent ou rendent inoffensives des marchandises dangereuses embarquées conformément aux dispositions du paragraphe 1, la responsabilité du transporteur n'est pas engagée, mais que, lorsque ces marchandises dangereuses sont débarquées, détruites ou rendues inoffensives parce que le transporteur ou ses préposés n'ont pas pris les précautions indiquées par le chargeur ou ont commis un des actes ou des omissions mentionnés à l'article 8, le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

Article 14. — Emission du connaissement

Paragraphe 1

Ce paragraphe pourrait être remanié comme suit :

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

Paragraphe 2

Sous sa forme actuelle, ce paragraphe est ambigu et on pourrait supprimer la première phrase étant donné que cette question est traitée à l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15. La deuxième phrase deviendrait le paragraphe 2 si elle était remaniée comme suit :

"2. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputée avoir été émis pour le compte du transporteur."

Article 15. — Contenu du connaissement

Paragraphe 1, alinéa f

La question est de savoir s'il convient d'insérer la date sur le connaissement (voir al. *f* du par. 1). Le connaissement pourrait devenir un document suffisant en lui-même. Le chargeur ne se préoccuperait pas trop de la date indiquée sur le connaissement mais le destinataire pourrait subir un préjudice si le transporteur a inscrit une date postérieure à la date réelle à laquelle il a pris les marchandises sous sa garde, perdant ainsi le bénéfice de la convention pour la période pendant laquelle celle-ci ne s'applique pas du fait de la date indiquée sur le connaissement. La question de savoir quand les marchandises sont prises sous sa garde par le transporteur devrait être considérée comme une question de fait.

Article 16. — Connaissement : réserves et force probante

Le but de cet article semble être de prévoir des sanctions en cas d'inobservation des dispositions des alinéas *b* et *k* du paragraphe 1 de l'article 15, mais son libellé ne permet pas de juger si ces sanctions sont suffisantes.

Paragraphe 1

On peut faire observer d'une manière générale que ce paragraphe ne précise pas quelles sont les sanctions à l'encontre du transporteur qui ne se conforme pas à ses dispositions.

Paragraphes 2, 3 et 4

Ces autres paragraphes de l'article 16 seraient acceptables si l'article prévoyait aussi qu'en émettant un connaissement le transporteur s'engage à livrer les marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Article 17. — Garanties données par le chargeur

Paragraphe 1

Si on le rapproche du paragraphe 1 de l'article 16 qui impose une obligation de contrôle, le paragraphe 1 de l'article 17 peut mener à des confusions. Ce dernier paragraphe semble avoir pour but de régir les rapports entre le transporteur et le chargeur, alors que le paragraphe 1 de l'article 16 a trait aux rapports entre le porteur d'un connaissement et le transporteur.

Paragraphes 2, 3 et 4

Le Canada est d'avis qu'il y aurait lieu de supprimer ces paragraphes. Le connaissement devrait préciser l'état des marchandises ou ne pas le mentionner du tout. Les lettres de garantie sont source de litiges et, dans la plupart des cas, contraires à l'ordre public puisqu'il s'agit de documents destinés *a priori* à induire les porteurs subséquents du connaissement en erreur au sujet de l'état des marchandises tel qu'il ressort du connaissement.

Article 18. — Documents autres que les connaissements

L'adoption de cet article entraînerait une incertitude considérable quant à la validité des "autres documents" envisagés et la place qu'ils tiennent dans la convention. Les documents autres que les connaissements visés dans cet article peuvent être émis bien avant que le transporteur ne prenne les marchandises en charge. Quoi qu'il en soit, cette question semble être traitée de manière appropriée au paragraphe 3 de l'article 23 et l'article 18 est peut-être superflu.

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

Paragraphe 1

Le libellé de ce paragraphe pourrait être modifié comme suit, en reprenant les termes préconisés pour l'article 4 :

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

Paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont acceptables mais il y aura lieu de supprimer le paragraphe 6, par souci de logique.

Article 20. — Prescription de l'action

Paragraphe 1

On n'a pas pu parvenir à un consensus sur la durée de la prescription, mais au Canada une majorité semble être favorable à un délai d'un an tout en reconnaissant la tendance de certaines législations modernes à prolonger le délai lorsqu'il est possible d'intenter une action.

Il y aurait lieu, dans la version anglaise du texte, de remplacer le mot "*initiated*" par le mot "*instituted*".

S'agissant des alinéas *a* et *b* de ce paragraphe, le Canada préfère le libellé du paragraphe 6 de l'article 3 des Règles de La Haye. Il y a cependant lieu de reconnaître que l'alinéa *b* vise probablement, entre autres, un nouveau type ou catégorie d'action à l'encontre du transporteur qui n'a pas exécuté le contrat en ne prenant même pas les marchandises en charge. L'alinéa *b* peut aussi se référer aux articles précédents de la convention qui prévoient des situations où l'exécution du contrat de transport peut être impossible pour diverses raisons.

Paragraphe 4

Il y aurait lieu de supprimer ce paragraphe par souci de logique.

Article 21. — Compétence

Paragraphe 1

Ce paragraphe facilitera considérablement le recours du demandeur étant donné que ce texte permettra probablement de régler les nombreux conflits de compétence que soulèvent les demandes d'assignation en dehors de la juridiction portées devant des tribunaux nationaux.

Paragraphe 2, a

Il y aurait lieu, dans la première phrase de cet alinéa, de modifier les mots "tribunaux de tout port d'un Etat contractant" pour bien préciser qu'une action peut être intentée devant tout tribunal d'un Etat contractant où le navire a été légalement saisi. Les tribunaux nationaux n'ont pas toujours une compétence géographique limitée dans le cadre de leurs pays respectifs. Un bon exemple à cet égard peut être tiré de la comparaison entre la juridiction de la Cour fédérale du Canada et celles des tribunaux civils de la Province de Québec, les limites de la compétence de ces derniers correspondant à celles des divers districts de la Province alors que la Cour fédérale a une compétence nationale.

Paragraphe 3

L'objet ou la portée des mesures provisoires ou conservatoires visées dans la seconde phrase de ce paragraphe n'apparaît pas clairement. Ce paragraphe n'appelle cependant pas d'objection puisqu'il semble tendre à protéger les demandeurs qui souhaitent intenter leur action en un lieu autre que ceux mentionnés au paragraphe 1. Le paragraphe 3 peut, néanmoins, être incompatible avec le paragraphe 4, qui vise à éliminer les actions vexatoires ou l'utilisation abusive des moyens de procédure contre le transporteur en demandant la saisie devant diverses juridictions.

Paragraphe 4

Ainsi qu'il a déjà été noté, ce paragraphe a pour but de prévenir des actions vexatoires, mais le demandeur risque de se trouver en difficulté s'il n'est possible de trouver de garantie suffisante dans aucune des juridictions prises séparément pouvant garantir l'exécution du jugement.

Article 21 dans son ensemble

S'agissant de l'article 21 dans son ensemble, le Canada estime que les paragraphes 1, 2 et 3 contiennent des dispositions qu'il convient d'inclure dans la convention, mais que les paragraphes 4 et 5 touchent de très près à des questions relevant du droit interne. En outre, il pourrait être souvent impossible d'appliquer les dispositions du paragraphe 5 étant donné qu'un accord entre les parties ne peut pas modifier la compétence *ratione materiae* et *ratione personae* d'une juridiction. Il y aurait donc lieu de supprimer les paragraphes 4 et 5.

Article 22. — Arbitrage

L'inclusion de cet article dans la convention et son libellé ne soulèvent pas d'objection fondamentale. Il conviendrait, cependant, d'ajouter des dispositions sur les rapports entre une action judiciaire et une procédure d'arbitrage mettant en cause les mêmes parties. C'est ainsi qu'on peut se demander si le recours à une action judiciaire revient à renoncer définitivement à la procédure d'arbitrage. Une autre question se pose, celle de l'obtention de garanties d'exécution en recourant aux tribunaux avant tout arbitrage.

Article 23. — Clauses contractuelles

Paragraphe 1

Il y aurait lieu de supprimer la dernière phrase de ce paragraphe. En mentionnant un cas particulier, on court en effet le risque de limiter la portée très large des dispositions précédentes de ce paragraphe.

Paragraphe 2

Ce paragraphe ne soulève pas d'objection s'il est entendu que ses dispositions n'entraînent pour le transporteur d'autre avantage que celui de lui offrir une possibilité d'ordre économique ou commercial.

Paragraphe 3

Ce paragraphe est acceptable.

Paragraphe 4

Ce paragraphe semble sanctionner l'inobservation des dispositions des paragraphes 2 et 3. On ne voit pas très bien à quoi correspondent exactement les frais judiciaires visés au paragraphe 4. On comprend difficilement pourquoi il est prévu que ces frais seront remboursés sous réserve d'être "déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire". En fait, de nombreux tribunaux nationaux n'autorisent pas le remboursement de frais judiciaires et il semblerait donc que les dispositions de tout l'article 23 pourraient dans une grande mesure être de nul effet devant ces tribunaux. Si les auteurs du projet ont voulu appliquer entièrement le principe de la restitution in integrum, il y aurait lieu de modifier ce paragraphe afin d'indiquer plus expressément le but visé. En outre, ce paragraphe semble donner au transporteur la possibilité d'insérer délibérément dans un connaissement une clause qu'il sait être entâchée de nullité, en vue d'obliger le destinataire à intenter une action. D'autre part, ce paragraphe semble empiéter sur le droit interne en tendant à méconnaître la prérogative des tribunaux nationaux saisis d'une affaire de fixer ou d'accorder les dépens. Il pourrait donc être souhaitable de supprimer ce paragraphe.

Article 24. — Avaries communes

De l'avis du Canada, une convention sur le transport de marchandises par mer n'est pas l'instrument qui convient pour accorder aux avaries communes une importance plus grande que celle qu'elles ont en droit privé. C'est, entre autres, ce que fait l'article 24. Tel qu'il est actuellement libellé, cet article n'offre pas au propriétaire des marchandises une protection suffisante en ce qui concerne sa contribution aux avaries communes lorsqu'il n'y a pas eu perte ou dommage aux marchandises, alors qu'il limite le montant de l'indemnité que le transporteur devra verser au destinataire et ne fait, pour ce dernier, que suggérer que le transporteur pourra être tenu de l'indemniser.

Les Règles de La Haye en vigueur se contentent de ne pas interdire l'insertion, dans un connaissement, d'une disposition relative aux avaries communes et, s'il y a lieu de noter que les clauses que l'on trouve habituellement dans les connaissements obéissent essentiellement aux intérêts du transporteur, il convient de signaler que le texte actuel des Règles de La Haye n'a donné lieu au Canada à aucune difficulté d'ordre pratique ou juridique. La seconde phrase de l'article 24 du projet ne correspond pas aux vues du Canada.

Article 25. — Autres conventions

Paragraphe 1

Le Canada est opposé à la référence qui est faite dans ce paragraphe aux dispositions d'autres conventions qui auraient priorité sur les dispositions de la convention envisagée.

Paragraphe 2

Ce paragraphe est acceptable.

Danemark

[*Original : anglais*]

Le Gouvernement danois est d'avis que le projet actuel, qui est le fruit de compromis soigneusement élaborés pourrait constituer un texte de base acceptable en vue d'autres délibérations.

Le Gouvernement danois estime qu'il importe au plus haut point qu'une nouvelle convention reçoive l'agrément du plus grand nombre d'Etats possible et constitue ainsi une solution mondiale aux questions relatives au transport de marchandises par mer qui remplacerait totalement la Convention de 1924[1].

[1] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Bruxelles, 25 août 1924.

Article 5

C'est en fonction de cette hypothèse que le Gouvernement danois peut à titre préliminaire accepter la solution de compromis concernant les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur qui figurent à l'article 5 bien qu'il soit toutefois préoccupé par la charge plus lourde imposée aux transporteurs.

Article 6

Des différents systèmes proposés à l'article 6 pour déterminer les limites de la responsabilité du transporteur, c'est celui de la variante A que le Danemark préfère, comme étant le plus simple. Par ailleurs, le Gouvernement danois est d'avis que la somme à laquelle est limitée la responsabilité ne devrait pas être exprimée en francs or mais en droits de tirage spéciaux tels qu'ils sont définis par le Fonds monétaire international.

Le Gouvernement danois réserve sa position en ce qui concerne d'autres aspects du projet de convention.

Etats-Unis d'Amérique

[*Original : anglais*]

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique se félicite de l'occasion qui lui est offerte de formuler des observations sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI au cours de ses huit sessions. Si le Groupe de travail a pu s'entendre sur un texte destiné à remplacer la Convention de Bruxelles de 1924[1] et le Protocole de Bruxelles de 1968[2], c'est grâce à la bonne volonté dont ont fait preuve toutes les délégations. Le Gouvernement des Etats-Unis espère que le même esprit continuera de régner lors de l'examen du projet de convention à la neuvième session de la CNUDCI et que cette dernière sera en mesure de recommander à l'Assemblée générale un texte de base qui sera soumis à une conférence diplomatique.

De l'avis des Etats-Unis, le projet adopté par le Groupe de travail représente une amélioration importante par rapport à la Convention de 1924. Dans l'ensemble, il constitue une base satisfaisante à de plus amples travaux en ce domaine. Il contient toutefois certains articles qu'il faudrait modifier et d'autres qui sont susceptibles d'amélioration. Ces articles, ainsi que les modifications qui devraient ou pourraient leur être apportées, sont indiqués ci-après.

Article premier. — Définitions

Au paragraphe 1, la définition du "transporteur" ou du "transporteur contractuel" pourrait engager la responsabilité d'une personne "au nom de laquelle" mais "sans l'autorisation de laquelle" un contrat de transport de marchandises a été conclu. Nous proposons de remplacer les mots "au nom de laquelle" par les mots "avec l'autorisation de laquelle".

La définition du "contrat de transport" qui est donnée au paragraphe 5 ne s'appliquerait qu'aux contrats de transport "contre paiement d'un fret" et aux contrats de transport de "marchandises déterminées d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées". Il serait donc possible en théorie d'éviter d'appliquer la convention simplement en omettant de "déterminer" les marchandises. La convention serait également inapplicable si le contrat portait sur le transport de marchandises au-delà du port de déchargement ou si les marchandises devaient non pas être livrées mais être transbordées au port de déchargement. Il conviendrait de supprimer le membre de phrase : "une marchandise déterminée d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées".

La définition qui est donnée du "connaissement" au paragraphe 6 ne s'applique pas semble-t-il au connaissement nominatif, qui est un document non négociable qu'il n'est pas nécessaire de remettre contre livraison des marchandises. Nous sommes préoccupés par le fait que cette forme courante de document ne serait donc pas visée par la convention. Deux solutions peuvent être apportées à ce problème.

La première solution consiste à modifier la définition du "connaissement" de façon à mentionner le document non négociable qu'il n'est pas nécessaire de remettre. Le texte modifié serait ainsi conçu :

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

La deuxième solution consiste à ne pas modifier la définition qui figure à l'article 1 mais de se reporter à l'article 18 pour couvrir le cas du connaissement nominatif, qui, bien que n'étant pas un connaissement conformément à la définition donnée à l'article premier, serait un "document autre qu'un connaissement émis pour faire preuve du contrat de transport". L'adoption de cette solution aurait pour effet que le connaissement nominatif serait couvert par la convention et pourrait continuer à jouer le rôle qui lui est actuellement attribué dans la pratique commerciale. Au cas où l'on choisirait cette deuxième solution, il faudrait que la décision d'invoquer l'article 18 à cette fin soit clairement indiquée dans les documents pertinents.

Article 4

Le paragraphe 2 de l'article 4 établit le moment où cesse la responsabilité du transporteur. Il est indiqué

[1] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Bruxelles, le 25 août 1924.

[2] Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, le 23 février 1968.

expressément à l'alinéa *c* que cette responsabilité cesse lorsque le transporteur a délivré les marchandises en les remettant "à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement". Les auteurs de cette disposition avaient à l'esprit le cas où les marchandises sont remises aux agents des services des douanes. Dans de nombreux ports de chargement, des situations analogues peuvent se présenter lorsque les lois ou règlements locaux prévoient des contrôles ou des vérifications obligatoires du changement (par exemple, envoi des marchandises à la pesée publique, analyse chimique obligatoire ou autres types de vérifications matérielles ou fumigation de la cargaison) avant le chargement. Il faudrait modifier l'article 4 de manière à préciser qu'en de telles circonstances le transporteur n'est pas responsable dans ces cas tant que les marchandises sont à la garde de l'intermédiaire. C'est dans ce but que les Etats-Unis proposent de modifier le texte d'introduction du paragraphe 2 en insérant après les mots "les a prises en charge" le membre de phrase suivant "à la suite du chargeur ou d'une tierce partie, y compris une autorité ayant la garde ou le contrôle de ces marchandises". Le nouveau texte serait ainsi conçu :

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

Article 5

Nous recommandons de remplacer à la deuxième ligne du paragraphe 6 le mot "et" par le mot "ou".

Article 6. — Limites de la responsabilité

Les Etats-Unis ont soigneusement examiné les cinq variantes proposées par le Groupe de travail. Si, comme c'est apparemment le cas, la majorité des Etats sont favorables à la variante D, les Etats-Unis seront prêts à accepter cette variante avec la sous-variante Y.

Article 11. — Transport par transporteurs successifs

Aux Etats-Unis, la politique suivie en ce domaine et établie par la loi dite *Harter Act* consiste à considérer que le transporteur est responsable jusqu'au moment où les marchandises ont été dûment livrées. On pensait que le système de responsabilité prévu dans le projet de convention irait dans le même sens. Or, aux termes du paragraphe 2 de l'article 11, le transporteur pourrait insérer dans le connaissement une large clause d'exonération de responsabilité dans des conditions où le chargeur ne saurait pas à l'avance que le transporteur contractuel aura recours à des moyens supplémentaires pour transporter les marchandises au port de destination désigné dans le connaissement. De l'avis des Etats-Unis, la façon la plus simple de résoudre ce problème serait de supprimer le paragraphe 2.

Une autre solution possible serait de limiter la portée du paragraphe 2 en y introduisant une disposition prévoyant que le transporteur substitué doit être désigné dans le contrat de transport pour qu'un transporteur contractuel puisse invoquer l'exonération prévue au paragraphe 2. Cette solution ne serait pas entièrement compatible avec les dispositions relatives à l'ordre public du droit américain aux termes desquelles l'exonération de la responsabilité des transporteurs contractuels est inacceptable, mais elle permettrait au moins d'attirer l'attention du chargeur sur la possibilité qu'a le transporteur contractuel de s'exonérer de sa responsabilité en vertu de l'article 11 et lui permettrait d'envisager si, en pareil cas, il se contenterait d'un recours contre le transport substitué.

Article 13. — Règles particulières sur les marchandises dangereuses

Dans l'ensemble, cet article semble satisfaisant. Pour éviter toute équivoque, il est proposé d'insérer dans les deux phrases du paragraphe 2 le mot "dangereux" après l'expression "de nature et de caractère". Il ne faut pas oublier qu'en faisant rapport sur cet article le Groupe de rédaction a joint une note de bas de page signalant que certains représentants avaient souligné que le paragraphe 1 de l'article 13 imposait au chargeur qui remet les marchandises dangereuses au transporteur l'obligation d'informer ce dernier non seulement de la nature des marchandises et du caractère du danger mais également des précautions à prendre. Le paragraphe 2 de l'article 13 ne contient aucune référence aux précautions à prendre. Les Etats-Unis souscrivent à l'opinion des membres du Groupe de rédaction qui ont estimé qu'un certain parallélisme était nécessaire à cet égard entre les paragraphes 1 et 2. En conséquence, ils proposent de modifier la deuxième phrase du paragraphe de l'article 13 comme suit :

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

En outre, les Etats-Unis estiment que la convention serait plus claire si elle contenait une définition des marchandises dangereuses qui pourrait être rédigée comme suit :

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

Article 15

Pour plus de clarté, il est proposé de remplacer à l'alinéa *j* du paragraphe 1 la disposition finale "si la loi

du pays où le connaissement est émis l'autorise" par les mots : "si cela n'est pas interdit par la loi du pays où le connaissement est émis". Cet amendement a pour but d'éliminer l'ambiguïté qui pourrait surgir si la loi du pays intéressé n'interdisait ni n'autorisait expressément les signatures du type précisé.

D'autre part, les Etats-Unis sont toujours favorables à l'inclusion dans le projet de convention d'une clause stipulant expressément que l'ensemble du connaissement peut être établi par ordinateur ou par tout autre moyen électronique ou méthode de traitement automatique de l'information.

Article 16. — Connaissements, réserves et force probante

Cet article est dans l'ensemble satisfaisant, mais le libellé actuel du paragraphe 1 peut susciter au moins une question, à savoir si un chargeur a "des moyens suffisants de contrôler les indications" portées sur le connaissement qui accompagne un conteneur plombé. On pense que l'ouverture et l'examen du contenu d'un conteneur plombé ne sont pas inclus dans les moyens de contrôle prévus. On pourrait donner plus de clarté au texte à cet égard en insérant les termes "comme dans le cas d'un conteneur plombé" immédiatement après les mots "les moyens suffisants de contrôler" à la sixième ligne du paragraphe 1. Le nouveau texte se lirait comme suit :

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

Article 17. — Garanties données par le chargeur

Les Etats-Unis ne sont pas satisfaits de cet article. Dans la mesure où l'on a décidé d'inclure une lettre de garantie dans la convention, il est essentiel de protéger le destinataire contre le danger de fraude par collusion entre le chargeur et le transporteur. Cet objectif est atteint de diverses façons dans les différentes législations nationales, qui prévoient généralement que la question relèvera du droit civil général plutôt qu'elles ne cherchent à la résoudre dans le cadre du droit maritime. Le paragraphe 3 de l'article 17 sous sa forme actuelle ne protège pas contre de telles pratiques frauduleuses et le débat relatif à ce paragraphe semblait indiquer que, compte tenu des problèmes complexes qui se posent, il est peu probable que la législation internationale puisse protéger entièrement le destinataire contre la fraude. C'est pourquoi les Etats-Unis proposent de supprimer le paragraphe 3 de l'article 17.

Article 20. — Prescription de l'action

Les Etats-Unis estiment que cet article devrait être réexaminé étant donné que le Groupe de travail n'avait de toute évidence pas l'intention de traiter des actions intentées contre le transporteur pour des motifs autres que la perte des marchandises ou les dommages subis par elles. Le libellé actuel de l'article a été adopté à un moment où le domaine d'application de la convention était limité aux connaissements. Lorsque ce domaine d'application a été étendu à tous les contrats de transport, il aurait fallu modifier l'article 20 de façon à ce qu'il ne porte pas sur les motifs d'action judiciaire pour défaut de transport, comme dans le cas de ruptures de contrat de transport lorsqu'il s'agit de savoir si le transporteur avait l'obligation de transporter les marchandises. Ces questions ne sont pas du ressort de la Convention et devraient être régies par les dispositions du droit civil concernant les obligations.

Les Etats-Unis restent favorables à un délai de prescription d'un an en cas de perte des marchandises ou de dommage subi par elles ainsi qu'en cas de retard dans la livraison.

Articles 20-22

Les Etats-Unis voudraient attirer l'attention sur un manque de logique dans l'utilisation de certains termes dans ces articles. Par exemple, on ne voit pas clairement si dans le texte anglais on a voulu faire une distinction entre les termes "*plaintif*" et "*claimant*". Nous proposons d'apporter les modifications ci-après :

L'alinéa *e* du paragraphe 1 de l'article 21 devrait être modifié comme suit : "*tout autre* lieu qui *pourrait* être désigné *à cette fin* dans le contrat de transport".

Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 21, les mots "paragraphes 1 et 2" devraient être remplacés par les mots "paragraphe 1 et 2". Avec la rédaction actuelle, aucune action ne pourrait être intentée sauf si le navire effectuant le transport avait été saisi, ce qui n'est pas évidemment le but recherché.

L'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 22 devrait être modifié comme suit : "soit en *tout autre* lieu qui *pourrait* être désigné *à cette fin* par la clause ou le pacte compromissoire".

Fidji

[*Original : anglais*]

1. *Article 6*

Paragraphe 1, variantes A à E

La variante A est la plus appropriée et l'unité de poids (ou de volume) devrait être celle qui est utilisée pour le calcul du fret. L'absence de ce critère pourrait facilement donner lieu à des différends.

2. *Paragraphe 2*

La conversion du franc en monnaie nationale devrait être faite au taux en vigueur au moment de la

perte — ce qui correspond à la valeur des marchandises à ce moment. Des retards dans la procédure d'arbitrage peuvent en effet entraîner des changements de valeur appréciables. Il est d'autre part suggéré que, en raison des fluctuations du prix de l'or, le paragraphe 2 se réfère aux droits de tirage spéciaux, plus stables que le franc-or.

3. *Article 15*

Paragraphe 1, f

Ajouter les mots : "et le lieu" après le mot "date".

4. *Article 19*

Paragraphes 1 et 2

Il semble y avoir un heurt entre les paragraphes 1 et 2 de l'article 19. Il serait plus clair de prévoir que l'avis de pertes ou dommages doit être donné par écrit dans les 10 jours suivant l'acceptation des marchandises par le destinataire. Il est extrêmement important que la responsabilité du transporteur continue jusqu'à l'acceptation des marchandises par le destinataire, sauf dans le cas particulier mentionné et dans le cas où le destinataire doit autoriser les autorités portuaires de Fidji ou une autre personne à accepter pour son compte la livraison des marchandises et dégager ainsi la responsabilité du transporteur.

Finlande

[*Original : anglais*]

A. — Observations générales

Après avoir étudié le projet de convention sur le transport de marchandises par mer adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI, les autorités finlandaises estiment que ce texte apporte une amélioration considérable à la législation internationale dans le domaine des transports maritimes. La Finlande juge acceptables la structure du projet ainsi que la plupart de ses dispositions, et pense donc que ce document fournit une bonne base de discussion pour l'avenir.

Le Groupe de travail a choisi de présenter ce texte sous forme d'une nouvelle convention. La Finlande approuve entièrement cette décision. Il y a néanmoins lieu de souligner qu'il serait fâcheux d'avoir une convention sur le transport de marchandises par mer parallèlement aux vieilles Règles de La Haye[1]. On devrait donc prendre toute mesure en vue de rendre la nouvelle convention acceptable pour un aussi grand nombre d'Etats que possible, de façon à ce que la nouvelle convention remplace les Règles de La Haye[1]. A cet égard, la Finlande est d'avis que les solutions de compromis figurant dans le projet sont d'un grand intérêt.

[1] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Bruxelles, 25 août 1924.

B. — Observations sur certains points particuliers

Domaine d'application du nouveau projet de convention

Article premier, paragraphe 5 et article 4, paragraphe 2

Le domaine d'application des règles régissant le transport de marchandises par mer se trouvera modifié par l'adoption du projet. Tout d'abord, il y aura élargissement du domaine d'application dans la mesure où le projet vise aussi des cas où le connaissement n'est pas utilisé (art. premier, par. 5). En second lieu, la durée de la responsabilité du transporteur sera plus longue qu'à l'heure actuelle, puisqu'elle ira du moment où le transporteur a pris les marchandises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison (art. 4, par. 2). De l'avis des autorités finlandaises, ces deux modifications sont utiles.

Responsabilité du transporteur

Article 5

Le changement le plus important que propose le projet par rapport aux règles existantes a trait à la responsabilité du transporteur. C'est sans doute d'après ces dispositions que l'on jugera la valeur de ce texte. Le projet se fonde sur une présomption de faute de la part du transporteur et ne prévoit pas d'exonération en cas d'erreur de navigation (art. 5, par. 1). Le transporteur est également responsable en cas d'incendie si le demandeur prouve qu'il y a eu faute ou négligence de la part du transporteur (art. 5, par. 4). Le projet décharge ainsi l'expéditeur de certains risques en les attribuant au transporteur, ce qui est avantageux, du moins dans le cas d'un expéditeur non professionnel. Dans l'ensemble, les dispositions du projet semblent acceptables en tant que solutions de compromis. Les autorités finlandaises souhaiteraient cependant exprimer leur inquiétude du fait de la plus lourde responsabilité mise à la charge du transporteur. Dans le transport de marchandises par mer d'un pays à un autre, l'expéditeur assure habituellement ses marchandises. Transférer le risque de l'expéditeur au transporteur revient pratiquement à le faire supporter en définitive par l'assureur protection et indemnisation (P et I) du transporteur au lieu de l'assureur des marchandises comme c'est le cas actuellement. Cela peut, bien entendu, accroître le nombre d'actions en recours de la part des assureurs des marchandises contre les assureurs P et I, mais la principale inquiétude de la Finlande vient du fait qu'il n'y a pas chez elle d'assurances P et I et qu'une part plus importante des primes d'assurance en matière de transport de marchandises par mer serait ainsi versée aux assureurs étrangers.

Limites de la responsabilité du transporteur

Article 6

Des différents systèmes de limitation de responsabilité que propose l'article 6, la Finlande préférerait

la variante A en raison de sa simplicité. Une limitation par colis pourrait entraîner des résultats inattendus. Comme les besoins d'assurance maritime seraient encore considérables, les problèmes relatifs aux marchandises légères mais de grande valeur pourraient être résolus grâce à l'assurance et il n'est pas nécessaire de prévoir spécialement ces problèmes dans les dispositions sur la responsabilité du transporteur. Les autorités finlandaises estiment, par ailleurs, que les limites stipulées à Bruxelles en 1968[2] sont suffisantes.

La Finlande souhaiterait néanmoins suggérer que l'on réexamine la question de l'unité à utiliser pour déterminer la limitation de responsabilité. Selon l'article 6, cette unité serait le franc-or, mais compte tenu des problèmes que soulève cette unité, il pourrait valoir la peine d'étudier la possibilité de la remplacer par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international.

Transport d'animaux vivants

Article premier, paragraphe 4, et article 5, paragraphe 5

Les autorités finlandaises souhaitent réserver leur position en ce qui concerne le transport d'animaux vivants. Il pourrait être utile de réexaminer la question de savoir s'ils devraient être compris dans la définition du terme "marchandises" (art. premier, par. 4).

Transport des marchandises dangereuses

Article 13

La Finlande tient à signaler que, selon les règles de l'OMCI, le chargeur doit toujours apposer sur les marchandises dangereuses une marque indiquant leur caractère dangereux. On pourrait en tenir compte lors de l'élaboration de la version définitive du paragraphe 1 de l'article 13.

Délai pour faire valoir des droits et intenter des actions

Article 19

En cas de perte ou dommage apparent, le destinataire doit aviser immédiatement le transporteur (art. 19, par. 1). Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, le destinataire dispose d'un délai de 10 jours (art. 19, par. 2). Les autorités finlandaises estiment que ces délais peuvent être insuffisants, alors que le délai de 21 jours prévu au paragraphe 5 de ce même article semble accorder une protection suffisante au destinataire en cas de retard à la livraison.

Compétence

Article 21

Selon l'article 21, la compétence juridictionnelle est limitée aux Etats contractants seulement. Cela peut poser des problèmes, en particulier immédiatement après l'entrée en vigueur de la convention lorsque le nombre d'Etats contractants sera relativement réduit. Le paragraphe 2, *a*, de cet article ne précise pas clairement les conditions dans lesquelles une action pourra être transférée d'un tribunal à un autre. Les autorités finlandaises supposent que ce transfert n'affectera pas le délai de prescription de l'action.

[2] Article 2 du Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, 3 février 1968.

France

[*Original : français*]

Article 1

a) *Paragraphes 1 et 2*

La rédaction du paragraphe 1 pourrait être simplifiée en s'inspirant de celle figurant dans la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages. Il est inutile dans la définition du transporteur, au paragraphe 1, de faire appel à la notion de transporteur contractuel, qui ne figure pas dans la Convention d'Athènes. Tout au plus, on pourrait concevoir au paragraphe 2, concernant la définition du transporteur substitué, que le transporteur soit alors (par opposition au transporteur substitué) dénommé "transporteur contractuel". Mais la meilleure solution consiste, comme dans la Convention d'Athènes, à n'utiliser que le seul terme de "transporteur" :

Paragraphe 1. "Transporteur" signifie toute personne par qui ou au nom de qui un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur, que le transport soit effectivement assuré par le transporteur ou par un transporteur substitué.

Paragraphe 2. "Transporteur substitué" signifie toute personne à qui le transporteur a confié l'exécution de tout ou partie du contrat de transport de marchandises.

b) *Paragraphe 3*

La définition du destinataire doit être complétée : elle est en effet trop imprécise, car on ne sait en vertu de quoi ou à quel titre une personne est habilitée à prendre livraison de la marchandise. Le texte proposé ci-après s'inspire des précisions figurant dans la législation française (article 49 du décret 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes) :

Paragraphe 3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu du contrat de transport; c'est celle dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée, celle qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

c) *Paragraphe 5*

Il apparaît nécessaire de compléter la définition du contrat de transport qui ne fait apparaître que le chargeur et le transporteur. Le destinataire doit pouvoir invoquer le contrat de transport auquel il n'est pas partie; or, en l'absence de connaissement qui est le titre représentatif de la marchandise, le destinataire ne saurait exercer les droits du chargeur, sauf à se prévaloir s'il le peut de dispositions d'une législation nationale reconnue applicable lui conférant ce droit; or, il n'existe pas toujours dans toutes les législations nationales de telles dispositions, ou de mécanisme juridique tel que la stipulation pour autrui permettant de reconnaître au destinataire la possibilité d'exercer les droits du chargeur. Pour éviter de recourir aux législations nationales, il est en tout cas souhaitable, à partir du moment où figure dans la Convention internationale une définition du contrat de transport qui fonde les droits du chargeur et du transporteur, qu'il soit précisé que les droits du destinataire en résultent également; une telle précision s'impose en l'absence de connaissement. En outre, il convient également de préciser que le transporteur acquiert en vertu du contrat de transport le droit d'exercer contre le destinataire les actions nées de ce contrat, en particulier celle en paiement du fret. A cet effet, la définition du projet devrait être ainsi complétée :

Paragraphe 5. . . . En vertu de ce contrat, le destinataire peut exercer les droits du chargeur et être soumis à ses obligations.

Article 2

a) *Paragraphe 1*

Il serait plus élégant en français de supprimer les "ou" figurant à la fin de chaque paragraphe qui traduisent la version anglaise et d'ajouter, avant l'énumération, un "soit" (. . . "lorsque, soit :").

b) *Paragraphe 4*

La formulation amène à craindre que, par le moyen d'un endossement translatif au profit d'un mandataire de l'affréteur, les dispositions de la charte-partie soient réputées inopposables dès lors qu'un connaissement a été émis; le porteur du connaissement ne doit pas être l'affréteur ou l'un de ses représentants. Aussi est-il préférable de remplacer l'expression "porteur du connaissement" par celle de "tiers porteur de bonne foi".

Article 5

Paragraphe 4

Cette disposition relative à l'incendie constitue la seule survivance des 17 cas d'exonération figurant à l'article 4, paragraphe 2, de la Convention de 1924 et supprimés dans le projet de la CNUDCI. Elle n'est pas satisfaisante et constitue une brèche dans le nouveau régime de responsabilité fondé sur une présomption générale de faute à l'égard du transporteur : elle n'a pas son équivalent dans les autres conventions internationales de transport. Le système proposé est tout à fait défavorable au chargeur qui ne sera pas en mesure pratiquement d'établir la faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

Cette disposition résulte en réalité d'un compromis politique et, d'un point de vue purement juridique, elle ne saurait être justifiée et devrait être supprimée.

Un compromis plus équitable pourrait être recherché sur la même base en imposant toutefois au transporteur l'obligation d'établir que le navire avait les moyens appropriés pour prévenir l'incendie et que toutes les mesures ont été prises pour l'éviter ou en réduire les conséquences. La formulation suivante pourrait alors être retenue :

Paragraphe 4. En cas d'incendie, le transporteur ne sera pas responsable s'il établit que le navire avait les moyens appropriés pour le prévenir et que, lors de l'incendie lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures raisonnables pour l'éviter ou en réduire les conséquences, à moins que le demandeur ne prouve la faute ou négligence du transporteur, de ses agents ou préposés.

Article 6

Le double système de limitation au colis ou unité et au poids, analogue à celui établi par le Protocole de 1968, paraît plus satisfaisant plutôt que le système de calcul de la limitation sur le poids seulement (variantes A et B). Dans ce système, il paraît préférable de retenir une limitation particulière en cas de retard à la livraison, calculée sur le montant du fret, plutôt que de calculer la limitation de responsabilité pour retard de la même manière qu'en cas de perte ou dommage (variante C). C'est donc la *variante D* qui pourrait être retenue avec la *sous-variante X*; sont donc à écarter, d'une part, la sous-variante Y qui retient en matière de responsabilité pour retard une somme distincte de la responsabilité pour perte ou dommage, mais variable selon qu'il s'agit de la limitation par colis ou au poids, et d'autre part, la variante E qui tout en retenant le double système prévoit que la limitation de responsabilité par colis ou unité ne s'applique pas lorsqu'un conteneur ou une palette est utilisé pour grouper des marchandises. En revanche, la variante D retient la disposition du Protocole de 1968 selon laquelle dans ce cas tout colis ou unité énuméré au connaissement sera considéré comme un colis ou une unité.

Néanmoins, s'il apparaissait qu'une majorité nette se prononce en faveur du système de limitation calculé sur le seul poids, lequel est celui retenu par les autres conventions internationales en matière de transport, il n'y aurait pas de grave objection à s'y rallier. La préférence donnée au double système paraît seulement ménager le compromis établi par le Protocole de 1968 entre le système actuel de la Convention de 1924 calculant la limitation seulement par colis ou unité et le système de calcul au poids utilisé dans les autres modes de transport. En se ralliant à ce système de calcul sur le seul poids, c'est la *variante B* qui devrait être retenue du fait qu'elle prévoit une limitation spéciale en cas de

retard, calculée sur le montant du fret (ou le double de celui-ci).

Article 7

Au paragraphe 1, d'un point de vue rédactionnel, il y a lieu de supprimer à la 3e ligne du texte français actuel le "d'" avant "un retard de livraison".

Article 8

Le projet prévoit que la limitation de responsabilité est écartée en cas de faute intentionnelle ou de faute inexcusable du seul transporteur, cette dernière étant le fait d'agir témérairement et en sachant que des dommages en résulteraient probablement. Le critère de la faute, repris du Protocole de La Haye de 1955 modifiant la Convention de Varsovie en matière de transport aérien, et qui tend à se généraliser dans d'autres conventions internationales de transport, ne soulève pas d'objection. Déjà, le Protocole de 1968 en matière de connaissement (alors que la Convention de 1924 ne contient aucune disposition sur ce point) prévoit le cas de la faute intentionnelle ou inexcusable du seul préposé, mais uniquement dans le cas où la responsabilité de celui-ci est mise en cause; le cas de la même faute commise par le transporteur n'y est pas prévu. Dans le présent projet, la même disposition est reprise et en outre est retenue la même faute commise par le transporteur lui-même qui a pour effet d'écarter le bénéfice de la limitation de responsabilité. Mais en revanche, il n'y est pas prévu, comme en droit aérien, que le transporteur ne pourra se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de faute intentionnelle ou inexcusable commise par lui-même ou ses préposés.

En l'absence d'une telle précision qui apparaît essentielle, la faute du transporteur, intentionnelle ou inexcusable, sera bien théorique. En effet, dans le système du projet, au cas où une telle faute serait établie, la responsabilité du préposé pourrait être recherchée et ce dernier, mis en cause, ne pourrait invoquer le bénéfice de la limitation; en revanche, dans un tel cas, le transporteur serait certes responsable de la faute de son préposé, mais pourrait, lui, bénéficier de la limitation de responsabilité. Cette situation n'est nullement satisfaisante et il est proposé d'y remédier par la disposition suivante empruntée au droit aérien :

Ajouter après le mot "transporteur" : "ou ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions".

Article 10

a) *Ensemble de l'article*

Il convient, comme suite aux observations faites à l'article premier sur la définition du terme "transporteur" de supprimer le mot "contractuel" dans cet article ainsi que dans l'intitulé de l'article.

b) *Paragraphe 3*

La disposition de ce paragraphe appelle des réserves : en effet, tout accord conclu entre le chargeur et le transporteur imposant des obligations non prévues par la Convention ou augmentant la responsabilité du transporteur doit conserver son effet, même si le transport est effectué par un transporteur substitué. On pourrait envisager que ce dernier soit tenu à l'égard du chargeur par les engagements contractés par le transporteur qui doit les porter à sa connaissance en lui demandant d'assurer le transport; au cas où il ne l'aurait pas fait, le transporteur substitué n'en resterait pas moins tenu à l'égard du chargeur mais pourrait exercer un recours contre le transporteur. Le chargeur a en effet conclu le contrat de transport avec le transporteur et il serait trop facile à ce dernier de ne pas s'acquitter de ses obligations contractées excédant celles qu'impose la Convention en faisant exécuter le transport par un transporteur substitué qui n'accepterait pas expressément d'exécuter ces obligations. Une telle solution, en protégeant efficacement le chargeur, serait néanmoins rigoureuse pour le transporteur substitué.

Aussi, il serait possible d'envisager, au cas où le transporteur substitué n'accepterait pas d'exécuter les obligations supplémentaires contractées par le transporteur, de prévoir expressément que ce dernier resterait personnellement tenu de ces obligations à l'égard du chargeur, et sans que dans ce cas puisse être invoqué le bénéfice de la limitation de responsabilité.

A cet effet, la phrase suivante devrait être ajoutée au paragraphe 3 :

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

Article 11

a) *Ensemble de l'article*

Même observation qu'à l'article précédent en ce qui concerne la suppression du mot "contractuel".

b) *Paragraphe 2*

En outre, la disposition du paragraphe 2 est totalement inacceptable. Elle a pour effet, en permettant au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité pour tout dommage causé pendant la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, de ruiner toute la portée de l'article 10 qui pose le principe de la responsabilité du transporteur pour la totalité du transport lorsqu'il en fait exécuter une partie par un transporteur substitué. Cette règle de principe perd tout son intérêt dans la mesure où elle peut être écartée par une stipulation contraire du transporteur qui joue au détriment du chargeur.

Cette disposition figurait d'abord dans le projet de variante, puis a été adoptée lors de la septième session du Groupe de travail. Il paraît essentiel, si l'on veut conserver toute sa valeur à la règle de l'article 10, que le paragraphe 2 de cet article soit supprimé.

Article 14

Ensemble de l'article

Même observatioan que précédemment pour la suppression du mot "contractuel".

Article 15

Paragraphe 1, k

Observation rédactionnelle : à l'alinéa *k* la conjonction "et" doit être supprimée dans le texte français : s'agissant d'une énumération par rubriques, elle est totalement inutile.

Article 16

Paragraphe 3

La mention "y compris tout destinataire" apparaît d'abord inutile au paragraphe 3 : il importe peu en effet que ce tiers soit ou non le dernier endossataire si c'est un connaissement à ordre, ou le porteur qui réclamera la livraison des marchandises s'il s'agit d'un connaissement au porteur. En outre, cette mention est excessive en cas de connaissement nominatif, car, hormis le cas où il est transmis à un banquier qui est un tiers en vue d'obtenir un crédit documentaire, ce connaissement n'est pas transférable à une autre personne pour prendre livraison des marchandises, et le destinataire figurant au connaissement ne saurait être considéré comme un tiers au contrat de transport puisqu'il peut s'en prévaloir et exercer les droits du chargeur; si les marchandises ne sont pas, lors de la livraison, dans l'état décrit au connaissement, il lui appartient de faire des réserves et de faire constater l'état des marchandises. En cas de preuve contraire apportée par le transporteur, il lui restera à exercer un recours contre le chargeur si celui-ci est le vendeur des marchandises au titre du contrat de vente. En revanche, considérer comme un tiers le destinataire qui est partie au contrat de transport, puisqu'il peut exercer les droits du chargeur et peut invoquer ce contrat à l'égard du transporteur, risquerait de faciliter des fraudes et aboutirait même à rendre le transporteur responsable envers le chargeur lui-même si celui-ci était en même temps le destinataire des marchandises, et sans possibilité de preuve contraire.

Aussi serait-il préférable de s'en tenir à la formulation, plus classique et limitative dans ses effets, visant à ne protéger que les tiers au contrat de transport, qui est celle de l'article 1 du Protocole de 1968, modifiant l'article 3, paragraphe 4 de la Convention de 1924 : "Toutefois la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi".

Article 17

Paragraphes 2, 3 et 4

Au paragraphe 2, d'un point de vue purement rédactionnel, le "de" figurant à la première ligne avant le mot "convention" doit être supprimé dans le texte français.

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

Article 19

Paragraphe 1

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

Article 20

Paragraphe 1

Le délai d'un an qui est celui de la Convention actuelle paraît devoir être maintenu; il n'a pas soulevé de difficultés particulières. Il évite que pèse trop longtemps sur le transporteur un risque de contentieux.

Article 23

Paragraphe 1

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

Article 25

Paragraphe 2

Même observation qu'à l'article 2, paragraphe 1 : dans le texte français, remplacer le "ou" à la fin du paragraphe *a* qui provient de la rédaction anglaise et ajouter avant l'énumération un "soit" (". . . de ce dommage, soit : . . .").

Hongrie

[*Original : russe*]

Le projet de convention sur le transport de marchandises par mer élaboré par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI représente, dans l'ensemble, une étape importante vers l'unification du droit commercial international, étant donné, en particulier, que, contrairement à la réglementation antérieure incomplète et dans une certaine mesure partiale, ce texte cherche à établir des règles à jour de droit international répondant aux besoins actuels du commerce international et fondées sur un compromis équitable entre les intérêts des parties en cause, c'est-à-dire les transporteurs et les chargeurs. Le projet de convention prévoit une réglementation d'un niveau plus élevé que la réglementation antérieure, offre de nouvelles solutions et de nouvelles approches à différents problèmes précis et s'harmonise mieux avec d'autres règles inter-

nationales relatives au transport de marchandises. Pour ces raisons, nous avons dans l'ensemble une opinion favorable du projet.

Première partie

Articles 1 et 2

S'agissant de la première partie du projet (Dispositions générales), nous attachons de l'importance au fait que le projet définit de manière précise le domaine d'application de la convention, qui est plus étendu que celui de la Convention de Bruxelles de 1924[1]. Nous sommes d'accord que la convention doit, conformément au projet et aux critères qui y sont énoncés, s'appliquer aux contrats de transport de marchandises et non seulement aux connaissements ou aux contrats confirmés par un connaissement. Nous approuvons l'élargissement du domaine d'application de la convention résultant des cinq critères différents que prévoit le paragraphe 1 de l'article 2, car cela règle la question sans ambiguïté et constitue, en outre, un progrès important dans la voie de l'universalité.

Deuxième partie

La deuxième partie du projet traite des questions relatives à la responsabilité du transporteur.

Article 4

A cet égard, nous estimons qu'il est important que, conformément à d'autres accords internationaux relatifs au transport de marchandises, le projet prévoie que le transport couvre la période qui va du moment où le transporteur a pris les marchandises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison. Le projet abandonne ainsi la solution adoptée par la Convention de Bruxelles qui lèse gravement les intérêts du chargeur et est critiquée depuis longtemps. Selon la Convention de Bruxelles, la période de transport commence au moment où les marchandises sont chargées sur le navire et prend fin au moment de leur déchargement.

Article 5

A notre avis, il est très important que la question de la responsabilité du transporteur ait été résolue sur la base d'un partage raisonnable et équitable des risques entre les parties en cause. Le projet fonde la responsabilité sur la notion de faute et l'accompagne d'une procédure de preuve, adoptant ainsi la solution qui est la plus appropriée à l'heure actuelle. La pratique judiciaire des divers pays déterminera, bien entendu, de manière différente, l'étendue des exonérations prévues, comme cela était également le cas pour la Convention de Varsovie sur le transport aérien international[2]. La Convention de Varsovie règle la question d'une manière analogue. L'aspect positif de la limitation de responsabilité ressort du fait que chaque variante indique la limite en unités de poids (kilogrammes) et fixe le montant à payer en francs Poincaré, ce qui, contrairement au système actuel, élimine toute réduction de la responsabilité du fait de l'inflation.

Cependant, il semblerait souhaitable de simplifier le paragraphe 5 de l'article 5. Nous proposons de conserver la première phrase et de supprimer la seconde.

Article 6

Parmi les variantes qu'offre l'article 6, nous estimons que les variantes A et C sont appropriées car elles prévoient une seule règle pour limiter la responsabilité du transporteur en cas de perte, dommage ou retard à la livraison. Toutefois, nous ne pensons pas qu'il soit souhaitable d'adopter une position définitive avant d'avoir déterminé la limite la plus élevée du dédommagement correspondant à chaque variante. D'autre part, nous estimons qu'il y aurait lieu d'inclure dans le projet une disposition relative à la déclaration de la valeur des marchandises, comme cela a été fait dans le Protocole de Bruxelles de 1968[3].

Il nous est, dans une certaine mesure, difficile d'évaluer le système de responsabilité prévu dans le projet en raison du fait que les limites de la responsabilité y sont actuellement indiquées sous forme de variantes. Si l'on adopte une limitation par unité, il sera nécessaire d'indiquer le contenu du conteneur étant donné que, dans certains cas, la valeur des unités groupées dans le conteneur peut être considérable. Ce problème ne se posera pas toutefois si l'on adopte une limitation de responsabilité fondée sur le poids des marchandises.

Article 8

Il semblerait souhaitable d'élargir la règle énoncée dans la première phrase de l'article 8 de façon à ce que le transporteur ne puisse pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 dans le cas où ce sont ses préposés ou mandataires qui ont commis les actes visés par cette phrase. Le transporteur agit normalement par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires, et la solution adoptée à l'article 8 — compte tenu également de la seconde phrase — n'offre en réalité au chargeur qu'une protection très faible lorsque le dommage se produit selon l'hypothèse envisagée dans cet article.

Article 9

Le paragraphe 1 de l'article 9 prévoit que les marchandises peuvent être également transportées en pontée si ce transport est effectué conformément aux usages particuliers au commerce considéré. Il serait souhaitable de définir le terme "usages" d'une manière plus précise car il pourrait donner lieu à des divergences d'interprétation. (L'expression la plus souvent utilisée à cet égard au sujet du transport en pontée est "*binding*

[1] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Bruxelles, 25 août 1924.

[2] Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Varsovie, 12 octobre 1929.

[3] Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, 3 février 1968.

custom".) Il semblerait souhaitable de clarifier les incidences de ce texte.

On ne sait pas très bien comment interpréter le paragraphe 3 de l'article 9. S'il faut entendre que le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant uniquement du transport en pontée, cette disposition est partiale et ne se justifie pas.

Articles 10 et 11

Nous approuvons les définitions des expressions "transporteur contractuel" et "transporteur substitué" ainsi que la manière de les différencier. Nous approuvons également les dispositions de l'article 10. Le paragraphe 2 de l'article 11 semble ne pas être compatible avec le paragraphe 1 de l'article 10 et nous suggérons donc de le supprimer.

Quatrième partie

Article 17

Les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17 (quatrième partie du projet), qui traitent des lettres de garantie et de leurs effets juridiques, peuvent donner lieu à une pratique contestable. Selon nous, le projet ne fait que poser la règle — que reconnaissent toutes les législations — d'après laquelle la fraude entraîne l'invalidité, et à ce point de vue le texte est tout à fait satisfaisant. Cependant, le projet ne saurait écarter une demande du chargeur qui serait prévue par d'autres règles internationales dans le but de permettre au transporteur de délivrer ce que l'on appelle un "connaissement sans réserves". Nous proposons donc de supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17.

Article 20

S'agissant des dispositions du paragraphe 1 de l'article 20 relatives à la prescription de l'action, nous sommes favorables à un délai de prescription de deux ans, étant donné en particulier qu'il est d'une pratique courante de prévoir un délai d'un an sous réserve de prolongation. Cependant, la pratique internationale n'est pas uniforme et présente des risques pour les deux parties du fait que les législations nationales diffèrent en ce qui concerne la nature ou la possibilité juridique d'une prolongation du délai. Un délai de deux ans serait conforme à la solution adoptée dans la Convention de Varsovie précitée, et il ne faut pas oublier que le transport de marchandises par mer soulève à cet égard les mêmes problèmes (distance géographique, possibilité d'intenter une action) que le transport aérien de marchandises.

Japon

[*Original : anglais*]

Observations générales

Le projet de convention établi par le Groupe de travail de la CNUDCI a fait apparaître plusieurs idées nouvelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer. Il est certain que les dispositions fondées sur ces idées nouvelles donneront lieu à des modifications non seulement de la législation et de la pratique en matière de transport maritime mais aussi dans d'autres domaines qui s'y rattachent; le projet aura ainsi des conséquences importantes dans la conduite quotidienne du commerce international. Le Gouvernement japonais estime difficile, compte tenu des intérêts des diverses parties, de faire un commentaire sur le présent projet. Les présentes observations ne sont formulées qu'à titre de suggestion et il conviendra d'examiner à nouveau la question avant la neuvième session de la CNUDCI.

Article premier (Définitions)

Paragraphe 4

Selon la définition du mot "marchandises" donnée au paragraphe 4, un conteneur, une palette ou une unité de transport similaire fournie par le chargeur fait partie des "marchandises" à transporter. Mais cette définition n'est ni pratique ni conforme aux usages commerciaux. Il serait souhaitable de supprimer la deuxième phrase de ce paragraphe ou, si l'on veut la maintenir, d'en modifier le libellé de façon à indiquer que le terme "marchandises" englobe une unité de transport à usages multiples.

Dans le même paragraphe, il faudrait supprimer les expressions "lorsqu'elles sont emballées" et "ou ledit emballage"; en effet, les articles d'emballage ne sont généralement pas durables, et le fait qu'ils soient endommagés ne signifie pas nécessairement que les marchandises emballées le soient aussi. Il suffirait, semble-t-il, de laisser le tribunal statuer sur la question dans les cas d'espèce.

Article 2 (Domaine d'application)

1) Le domaine d'application du présent projet de convention est plus étendu que celui de la Convention de Bruxelles de 1924[1] et du Protocole de 1968[2]. Il pourra donc se produire des conflits d'application entre les Etats parties à l'une ou à plusieurs de ces conventions après leur entrée en vigueur. Ces conflits pourraient être évités ou prévenus grâce à l'insertion de dispositions d'ordre technique dans les clauses fiscales d'une nouvelle convention.

2) Etant donné que les contrats portant sur une certaine quantité de marchandises sont de même nature que les contrats d'affrètement, ils devraient être traités de la même façon que ces derniers. Il serait peut-être souhaitable de prévoir au paragraphe 4 des dispositions à cette fin pour ce type de contrats.

3) En outre, il serait utile et pratique de déroger à l'application du présent projet de convention dans les cas où le connaissement n'est pas émis et où le transporteur et le chargeur ont convenu expressément que la convention ne s'appliquera pas au contrat.

[1] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, Bruxelles, 25 août 1924.

[2] Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, Bruxelles, 23 février 1968.

Article 5 (Règles générales)

Paragraphe 1

1) Le Gouvernement japonais n'est pas nécessairement hostile par principe à ce que l'on adopte le système de la responsabilité du transporteur énoncé au paragraphe 1 de l'article 5 et à ce qu'on supprime la longue liste des clauses d'exonération de responsabilité figurant au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles. Toutefois, le caractère particulier "des périls, dangers ou accidents de la mer" demeure, et les dommages qu'ils provoquent sont de plus en plus importants, tandis que les techniques qui permettront de les prévenir sont encore à l'étude.

Des dispositions comme celles du paragraphe 1 provoqueront bien plus de litiges et de procès en cas de dommages résultant d'un transport par mer, et elles imposent de lourdes charges au transporteur du point de vue du procès éventuel que de la navigation elle-même. Le changement le plus important réside dans le fait que l'augmentation de la responsabilité du transporteur se traduira par une élévation du taux de fret en raison de la hausse des primes de l'assurance pour responsabilité, plus élevées que pour l'assurance des marchandises, et que ces frais se répercuteront sur les chargeurs et les consommateurs. Ces changements auront sans aucun doute des effets considérables sur la pratique actuelle en matière de transport par mer et sur le système d'assurance maritime; ce sont les consommateurs qui, en fin de compte, devront supporter l'augmentation de coût des marchandises, en raison notamment d'une hausse inutile des primes d'assurance et d'autres frais et dépenses.

C'est pour cette raison qu'il faudrait continuer à examiner de façon approfondie les dispositions adoptées dans le projet de convention à cet égard lors de la prochaine session de la CNUDCI en tenant compte du fait qu'il y a tout intérêt à maintenir le coût total du transport à un niveau raisonnable.

Paragraphe 3

2) En ce qui concerne le paragraphe 3, il serait souhaitable de préciser que lorsque l'ayant droit a considéré les marchandises comme perdues conformément à la présente disposition il doit fournir au transporteur l'assistance nécessaire pour lui permettre de les écouler ou de les vendre à un prix ou à des conditions raisonnables.

Article 6 (Limites de la responsabilité)

Variante B

La variante B est préférable étant donné que la méthode unique de limitation de la responsabilité en fonction du poids est simple et pratique. En outre, s'agissant d'objets de prix et de faible poids, il conviendrait d'adopter un système conforme au principe de la valeur déclarée des marchandises prévu au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles, qui est ainsi conçu : "à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement"[3].

Variante E

La variante E est également préférable.

Paragraphes s'appliquant à toutes les variantes

En ce qui concerne le paragraphe 3, il sera nécessaire d'indiquer clairement la formule de conversion de l'étalon international en monnaies nationales.

Article 9 (Marchandises en pontée)

Il faudrait ajouter que, lorsque les marchandises sont transportées en pontée conformément aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur est exonéré de responsabilité en cas de pertes, de dommages ou de retards à la livraison résultant des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. En pareil cas, le transporteur devra prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison est imputable à ces risques.

Article 12 (Règle générale)

Il conviendrait d'ajouter à l'article 12 une disposition supplémentaire prévoyant que le chargeur est responsable des pertes, dommages ou frais subis par le transporteur du fait que le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans des délais raisonnables. Cela permettrait de résoudre certains problèmes rencontrés par le transporteur, notamment en ce qui concerne le paiement des frais d'entreposage.

Article 15 (Contenu du connaissement)

Paragraphes 1 et 3

Il n'y a pas de raison impérieuse de donner au paragraphe 1 une liste aussi longue des indications que doit comporter le connaissement. En outre, le rapport entre les paragraphes 1 et 3 n'apparaît pas très clairement.

S'agissant du contenu du connaissement, il suffit de s'en remettre à la pratique suivie à cet égard dans les affaires.

Article 16 (Connaissement : réserves et force probante)

Paragraphe 4

Le paragraphe 4 est très difficile à justifier. Il faudrait le supprimer.

[3] Le texte intégral du paragraphe 5 de l'article 4 est le suivant : "Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis, ou unité ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement."

Article 17 (Garanties données par le chargeur)

Paragraphes 3 et 4

Les paragraphes 3 et 4 sont contraires à la pratique, largement établie de longue date dans les affaires, concernant les lettres de garantie, et ils seront une source de difficultés pour les chargeurs qui voudront obtenir des fonds pour financer les exportations et importations. Il faudrait donc supprimer ces paragraphes.

Article 20 (Prescription de l'action)

Paragraphe 1

1) Un délai de prescription d'un an est préférable.

2) Il serait souhaitable que le délai de prescription prévu au paragraphe 1 s'applique également à la responsabilité pour livraison défectueuse faite de bonne foi par le transporteur en échange d'une lettre de garantie émise par une banque.

Article 21 (Compétence)

Il conviendrait de prévoir à l'article 21 une disposition selon laquelle la compétence du tribunal saisi dans l'un des lieux cités dans l'article sera régie par les règles du droit interne.

Une telle modification aurait pour effet d'empêcher le demandeur d'intenter une action en un lieu (par exemple l'Alaska) situé loin du lieu en rapport avec le contrat de transport (par exemple New York) dans le même Etat contractant.

Article 23 (Clauses contractuelles)

Paragraphes 3 et 4

Les dispositions du paragraphe 3 ne sont pas nécessaires.

La règle prévue au paragraphe 4 relative à l'omission de la clause mentionnée au paragraphe 3 est dénuée de sens dans la pratique. Les dispositions à ce propos des paragraphes 3 et 4 devraient donc être supprimées.

Article 24 (Avaries communes)

La deuxième phrase de l'article 24 devrait être examinée de façon approfondie en même temps que le paragraphe 1 de l'article 5. Ces dispositions sapent à la base le principe de l'avarie commune étant donné qu'elles autorisent le destinataire à se faire indemniser par le transporteur des avaries communes auxquelles il doit contribuer dans les cas où elles sont dues à une erreur de navigation.

Mexique

[*Original : espagnol*]

Article premier

Donner une définition légale du chargeur, tout en n'étant pas véritablement nécessaire, serait justifié par le fait que l'article premier du projet de convention contient des définitions des autres parties au contrat de transport, c'est-à-dire le transporteur et le destinataire. La définition du chargeur à inclure dans ledit article premier pourrait être la suivante :

> " "Chargeur" signifie toute personne qui conclut pour son propre compte ou celui d'une autre personne un contrat de transport de marchandises par mer avec un transporteur."

Article 5, paragraphe 4

Le contenu du paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention n'est pas approprié, et il conviendrait de le supprimer. Ce paragraphe, concernant la responsabilité du transporteur en cas d'incendie du navire, prévoit que le transporteur n'est responsable qu'à condition que "le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires".

Or, le Gouvernement mexicain estime qu'il serait exagéré d'imposer au demandeur de fournir cette preuve et que dans la pratique il peut s'avérer impossible de prouver la faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires, d'autant plus si l'incendie a lieu en haute mer et si le chargeur ou le destinataire ne peuvent déterminer les causes du sinistre ni en éviter ou atténuer les conséquences. C'est pourquoi l'incendie, comme tout autre incident, doit être régi par le principe général énoncé au paragraphe 1 du même article 5, à savoir que "le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises . . . si l'événement qui a causé la perte ou le dommage . . . a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde . . . *à moins que le transporteur prouve* que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences".

Article 6

En ce qui concerne l'article 6, cinq variantes sont proposées aux Etats Membres par la Commission qui a rédigé le projet de convention. Ces variantes ont trait au fondement des limites de la responsabilité du transporteur.

Après avoir examiné et pesé chacune de ces variantes, le Gouvernement mexicain estime que la variante E est la plus judicieuse, d'une part, parce qu'elle est complète (par rapport, surtout, à la variante A) et mentionne différents critères pour l'évaluation des dommages (poids, colis, unités de chargement) et, d'autre part, parce qu'elle mentionne également différents cas de transport de marchandises sans qu'il soit nécessaire de tenir compte d'incidences comme celles qui résultent de la variante C en ce qui concerne le calcul des responsabilités découlant des variantes C et D.

Article 15, paragraphe 1

Au paragraphe 1 de l'article 15, le Gouvernement mexicain propose d'ajouter un alinéa *m* où il serait

indiqué que, lorsque les marchandises sont transportées en pontée, ce fait doit être précisé dans le connaissement. Cette addition est importante parce que le régime du transport de marchandises en pontée fait l'objet de dispositions spéciales dans le projet de convention, ainsi qu'il ressort de l'article 9.

Article 20, paragraphe 1

Le paragraphe 1 de l'article 20 envisage deux délais de prescription à l'expiration desquels le transporteur se trouve déchargé de responsabilité : l'un d'un an, l'autre de deux ans. Bien que la tradition du droit maritime permette d'accepter le délai plus bref d'un an, le Gouvernement mexicain estime que les intérêts du Mexique, qui ne possède pas une flotte maritime importante et qui, par conséquent, n'a aucune raison particulière de limiter la responsabilité des transporteurs étrangers, seraient mieux protégés s'il était fixé un délai de deux ans. En conséquence, c'est ce délai de prescription de deux ans que le Gouvernement mexicain propose de prévoir au paragraphe 1 de l'article 20.

Niger

[*Original : français*]

La Convention considérée dans son ensemble

Il est à retenir que l'ensemble des dispositions de la présente Convention n'a pas suscité d'observations de la part du Gouvernement, ce qui, de façon générale, signifie que le projet de convention rencontre son agrément.

Article 1, paragraphe 4

Bien que l'on relève une évolution dans le contenu du terme "conteneur" par rapport à sa définition couramment admise, il eût été souhaitable que le Groupe de travail créé par la Commission des Nations Unies, au cas où il confirmerait la définition devant désormais être la seule valable sur le plan international, fixât les règles de la facturation du prix du transport des marchandises voyageant par conteneur. Par exemple, le Niger continue à payer le poids de cette caisse vide qui peut atteindre une ou plusieurs tonnes, parce que les transporteurs par rail et par route considèrent le conteneur comme un emballage.

En ce qui concerne ce point, il est utile de rappeler que, déjà, au cours d'un séminaire de la CEA tenu à Addis-Abeba sur les statistiques du commerce extérieur, il a été affirmé que les organisations internationales ont eu, en d'autres occasions, à décider d'une manière péremptoire, que le conteneur est un moyen de transport et non un emballage. Or, l'usage courant continue à considérer plutôt cette caisse comme un emballage.

Article 6

Pour ce qui est des différentes variantes de l'article 6 relatif aux limites de la responsabilité du transporteur, le Niger retient la variante qui fait état du problème des conteneurs, question importante pour un pays intérieur.

Article 20, paragraphe 1

Enfin, s'agissant du délai de prescription, la préférence du Niger va au délai de deux ans.

Nigéria

[*Original : anglais*]

Article 5

Paragraphe 3

Il faudrait porter à 90 jours le délai de 60 jours après lequel les marchandises peuvent être considérées comme perdues.

Paragraphe 4

Aux termes de ce paragraphe, l'ayant droit est tenu de prouver que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires. Or, un ayant droit aurait du mal à prouver une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires puisqu'il n'est pas présent à bord pendant le transport. Par conséquent, il vaudrait mieux, si la charge de la preuve incombe au transporteur, à ses préposés ou à ses mandataires, montrer qu'il a pris toutes les précautions raisonnables et n'a pas été négligent dans l'accomplissement de sa tâche.

Article 6

Il est trop tôt pour décider du choix de la variante, parce que les modes de calcul sont assez compliqués et peuvent ne pas être facilement compris tant qu'ils n'auront pas été examinés à fond au cours d'échanges de vues à une future conférence. Dans l'intervalle, nous réservons notre position sur ce point.

Article 20

Un délai de prescription de deux ans serait préférable dans le cas d'une procédure arbitrale.

Norvège

[*Original : anglais*]

Observations générales

Le Gouvernement norvégien est d'avis que le projet de convention constituera une bonne base pour la mise au point d'un nouveau traité international sur le transport de marchandises par mer. Les dispositions proposées représentent à de nombreux égards une amélioration par rapport à la réglementation internationale en vigueur en la matière, et dans l'ensemble le Gouvernement norvégien approuve la structure du projet de convention et la plupart de ses dispositions.

Le Groupe de travail propose une nouvelle convention, et non pas simplement des amendements aux Règles de La Haye; cette proposition recueille l'approbation du Gouvernement norvégien. Celui-ci tient à souligner qu'il juge extrêmement important que la nouvelle convention puisse être acceptée par un aussi grand nombre d'Etats que possible, afin qu'elle vienne remplacer les règles internationales en vigueur. A cet égard, le projet de convention apparaît comme une solution d'ensemble qui devrait bénéficier d'un large appui international, car il représente un compromis acceptable entre les positions divergentes quant à la façon de réglementer la matière sur le plan international.

Article 6

I. Le Groupe de travail n'a pas réussi à trouver une solution commune pour le calcul de la *limite de la responsabilité*. Parmi les différentes formules proposées à l'article 6, le Gouvernement norvégien préfère la *variante A*. Il a déjà indiqué les raisons de cette préférence dans sa réponse au questionnaire du 18 juillet 1972 [LE 133 (5)][1]. La teneur de cette réponse était la suivante[2] :

"Depuis longtemps le Gouvernement norvégien considère que les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité du transporteur figurant à l'article 4, paragraphe 5 de la Convention[3] ne sont pas satisfaisantes, et cela pour les raisons qui sont exposées dans une note explicative à un amendement présenté à la première session de la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967/68, note dans laquelle le gouvernement a proposé qu'une limite unique de responsabilité par unité de poids soit introduite également dans le droit des transports de marchandises par mer. Les arguments exposés étaient les suivants[4] :

Le système consistant à limiter la responsabilité du transporteur à une certaine somme par colis ou unité ne s'est pas révélé satisfaisant.

Les termes colis ou unités sont vagues et ambigus et ont été interprétés différemment par les tribunaux des divers Etats contractants et même dans les dispositions législatives nationales donnant effet à la Convention. L'uniformité recherchée n'a donc pas été atteinte.

Il est fréquent que les solutions auxquelles aboutit, dans la pratique, l'application du système de limitation par colis ou unité paraissent arbitraires et soient considérées inéquitables dans les nombreux cas où l'indemnité offerte au propriétaire de la cargaison est une somme purement symbolique. Le fait d'augmenter la somme versée par colis ou unité ne remédiera pas à cette déficience fondamentale du système. C'est pourquoi dans la plupart des pays, la question de savoir comment appliquer le système actuel aux "conteneurs" n'a pas encore été résolue.

Depuis l'époque où les Règles de La Haye ont été adoptées, un système de limitation a été institué pour la responsabilité du transporteur par rail, par route et par air qui est plus conforme aux intentions desdites règles, plus facile à appliquer et plus satisfaisant pour les propriétaires de cargaisons.

Pour les raisons précédemment indiquées, il apparaît que le système de limitation qui est prévu au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est dépassé et devrait être abandonné. Il conviendrait de le remplacer par une limite unique de responsabilité par unité de poids, qui est le système adopté dans les conventions internationales relatives au transport des marchandises par chemin de fer (CIM), par route (CMR) et par air (Varsovie).

La limite de responsabilité par unité de poids devrait être l'équivalent d'une somme-or par kilogramme.

La question de la somme-or à prévoir est naturellement sujette à discussion, mais il paraîtrait raisonnable de s'inspirer de la CMR, qui apporte la solution la plus récente au problème. L'article 23 de cette convention prévoit 25 francs-or (chaque franc contenant 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900) par kilogramme. Toutefois, comme toutes les autres conventions maritimes, y compris les projets de Stockholm, ont adopté le franc Poincaré, on pourrait également utiliser cette unité monétaire dans les Règles de La Haye-Visby. Le montant équivalent serait alors de 125 francs Poincaré*.

"Pendant la première session de cette conférence, la plupart des délégations ont élevé de sérieuses objections contre l'amendement proposé. Recherchant le meilleur compromis possible dans ces circonstances, la délégation norvégienne a présenté un amendement qui proposait en substance le système combiné de limitation unité/poids, lequel est actuellement consacré par le paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention modifiée par le Protocole de Bruxelles[5]. Toutefois, la Conférence n'a pas réussi à se mettre d'accord sur l'un quelconque des amendements proposés quant aux limites de responsabilité, et, à la deuxième session de la Conférence, la délégation norvégienne est revenue à sa position initiale et — avec les délégations finlandaise et suédoise — elle a présenté un amendement proposant une limite unique de responsabilité par unité de poids[6]. A l'appui de cet amendement, les délégations susmentionnées ont exposé comme suit leurs vues sur le système de limitation combinée unité/poids[7] :

Toutefois, une solution combinée ne permettrait pas de remédier aux inconvénients que présente la limite par colis ou unité et d'établir une correspondance acceptable avec les solutions adoptées dans d'autres conventions internationales sur le transport des marchandises, et en premier lieu avec la CMR. A notre avis, il est essentiel de rechercher une solution qui ne créera pas de problèmes dans le domaine des transports combinés modernes, et il est hautement souhaitable d'éviter les inconvénients créés par la limitation par colis ou unité des Règles de La Haye.

On a procédé en Scandinavie à des études sur les conséquences économiques qu'a eues l'adoption par la CMR de la limite par unité de poids. Ces études se sont fondées sur les statistiques officielles scandinaves relatives au commerce extérieur ainsi que sur les statistiques privées des assureurs et des lignes de navigation, scandinaves et autres. Les résultats indiquent que les limites CMR suffiraient à couvrir pratiquement tous les dommages de marchandises générales et que l'augmentation du prix correspondant à l'augmentation de l'assurance serait en fait négligeable. Ces considérations ne font qu'ajouter du poids à l'argument selon le-

[1] A/CN.9/WG.II/WP.10/Add.1, annexe I.
[2] *Ibid.*, annexe II.
[3] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924.
[4] Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (première phase), Bruxelles, 1967, p. 679.

* Original anglais. Traduction du Secrétariat de l'ONU.
[5] *Op. cit.*, p. 694. Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, le 23 février 1968.
[6] Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (deuxième phase), Bruxelles, 1968, p. 192.
[7] *Op. cit.*, p. 206 et 207.

quel la limite devrait être calculée uniquement en fonction du poids et être du même ordre que celle qui est prévue dans la CMR; il ne faut pas oublier qu'à l'origine la limitation avait été conçue pour le cas de dommages causés à des biens de valeur exceptionnelle.

Etant donné que l'aspect économique pose peu de problèmes en l'occurrence, on peut accorder plus de poids aux aspects juridiques. Les avantages d'une correspondance parfaite entre les deux conventions en cause paraissent évidents. Il faudrait ajouter qu'au cours des années l'expérience a montré combien il était difficile pour les tribunaux d'interpréter les termes colis ou unités et que l'on ne saurait, dans ces conditions, parvenir à une uniformité sur le plan international*.

"Conformément aux vues exprimées dans les passages cités ci-dessus, le Gouvernement norvégien propose à nouveau que la limite de responsabilité soit fixée à un certain montant exprimé en francs Poincaré par kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Conformément à la pratique habituelle, il conviendrait peut-être de s'en remettre à la future conférence diplomatique du soin de discuter et de décider du montant en question, et le Gouvernement norvégien ne demandera pas que le Groupe de travail de la CNUDCI examine ce point. Toutefois, pour trouver une solution aux problèmes que pose le transport de petits colis contenant des marchandises légères mais d'une valeur relativement élevée, il conviendrait d'ajouter une disposition du même type que celle qui figure au paragraphe 3 de l'article 10 du projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (Convention TCM) : "Le poids brut minimum de ces marchandises sera réputé être . . . kilos".

"De l'avis du Gouvernement norvégien, un système de limitation de responsabilité selon le poids uniquement est nettement préférable à la fois au système de limitation par unité (par. 5 de l'article 4 de la Convention) et au système combiné de limitation unité/poids (par. 5 de l'article 4) de la Convention modifiée par le Protocole de Bruxelles."

II. Dans le projet d'article 6, le montant de la limite est exprimé en francs-or. Pour éviter les difficultés résultant des fluctuations du prix de l'or, le Gouvernement norvégien considère que le *droit de tirage spécial* (tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international) devrait remplacer le franc comme unité de compte dans la nouvelle convention. Le Gouvernement norvégien présentera ultérieurement une proposition en ce sens.

Pays-Bas

[*Original : anglais*]

Observations générales

C'est avec beaucoup d'intérêt que le Gouvernement néerlandais a pris note du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

Sur le plan des observations générales, le Gouvernement néerlandais tient à exprimer son inquiétude devant le fait que certaines modifications majeures du régime de responsabilité actuellement en vigueur pourraient avoir des effets néfastes sur le commerce international.

Une extension de la responsabilité du transporteur, qui se traduirait par un accroissement du coût du transport sans réduction correspondante des frais d'assurances des marchandises, entraînerait des désavantages tant pour le transporteur que pour le propriétaire des marchandises. Le Gouvernement néerlandais craint que cela ne se produise par suite de l'élimination des exceptions de l'incendie et de l'erreur de navigation notamment.

En outre, il ne faut pas méconnaître l'intérêt que l'assurance sur facultés présente pour le propriétaire des marchandises. En effet, il se trouve en relation directe avec l'assureur, et il est donc en mesure d'obtenir un règlement rapide de ses demandes d'indemnité et de contrôler le montant de ses frais d'assurance. L'assureur P et I, qui est l'assureur du transporteur, ne peut jamais offrir de tels avantages au propriétaire des marchandises.

Enfin, on se trouvera dans une situation où l'assurance sur facultés restera nécessaire et où une extension sensible de la responsabilité du transporteur donnera une importance accrue à l'assurance P et I qui n'est pratiquée que sur un nombre limité de marchés traditionnellement spécialisés dans ce type d'assurance.

Article premier

Paragraphe 2

La définition proposée pour l'expression "transporteur substitué" contient deux inexactitudes. Premièrement, le transporteur contractuel peut sous-traiter l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un tiers, en autorisant ce dernier à prendre des dispositions pour que le transport ou une partie de celui-ci soit exécuté par une autre personne encore. Le transporteur substitué étant défini comme la personne à qui le transporteur contractuel a *confié* l'exécution du transport, on pourrait faire valoir, dans l'hypothèse envisagée, qu'il n'y a pas de transporteur substitué puisque la personne qui a effectivement exécuté le transport n'a pas conclu de contrat avec le transporteur contractuel. Deuxièmement, le sens du mot "exécution" n'est pas clair dans ce contexte.

Par suite de ces incertitudes, en particulier dans les cas où il existe une succession d'affrètements à temps et d'affrètements au voyage, il est difficile au demandeur de déterminer quel est le transporteur substitué.

La solution la plus simple consisterait à définir le transporteur substitué comme *le propriétaire du navire qui transporte les marchandises*. A l'heure actuelle, la situation est déjà telle que dans de nombreux cas le propriétaire sera lié par un connaissement signé par le capitaine. En cas d'affrètement coque nue, le connaissement signé par le capitaine lie l'affréteur mais non le fréteur; toutefois, selon ce système, le fréteur dont la responsabilité se trouve engagée peut se retourner contre l'affréteur.

Un système de responsabilité conjointe et solidaire du transporteur contractuel et du propriétaire du navire résoudrait tous les problèmes d'identification pour le

* Original anglais. Traduction du Secrétariat de l'ONU.

demandeur, puisque le nom et l'établissement du transporteur contractuel sont indiqués sur le connaissement (art. 15, 1, *c*) et qu'il est facile de déterminer l'identité du propriétaire du navire en consultant le livre de bord. En outre, même dans les cas où les réclamations pour dommages causés à la marchandise ne sont pas garanties par un privilège maritime sur le navire, les avoirs du fréteur, en particulier son navire, fourniront quelque certitude quant à l'indemnisation des dommages.

Paragraphe 4

Il faudrait exclure les bagages des passagers de l'application de ce paragraphe. Lorsqu'un connaissement est délivré pour des bagages, ceux-ci perdent leur caractère de bagage. La définition du terme "bagages" figurant dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, au paragraphe 5 de l'article premier, exclut les biens ou les véhicules transportés en vertu d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises.

Paragraphe 5

Selon le Gouvernement néerlandais, la convention s'applique également lorsque l'exécution d'une partie du transport par le même navire se fait sur des voies d'eau intérieures, à condition que cette partie du transport soit subordonnée au voyage par mer. Cette idée devrait peut-être être exprimée plus clairement dans le texte.

Il faudrait ajouter après les mots "d'un port à un autre" les mots "ou d'un lieu à un autre".

Article 2

Paragraphe 4

Pour indiquer clairement que le connaissement ne régit pas les relations entre le transporteur et l'affréteur, les mots "qui n'est pas l'affréteur" devraient être ajoutés après les mots "le porteur du connaissement", à la fin de ce paragraphe.

Article 5

Il faut bien comprendre que l'élimination de l'exception relative aux erreurs de navigation et de l'exception relative aux erreurs d'administration constitue une modification majeure dans la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur établie par les Règles de La Haye. L'élimination de l'exception relative à l'erreur d'administration peut se justifier vu le grand nombre de litiges auxquels cette exception donne lieu. Mais ce n'est pas le cas pour l'exception relative aux erreurs de navigation. Le fait de transférer le risque au transporteur en cas d'erreur de navigation risque d'entraîner un accroissement du coût total du transport sans réduction équivalente des coûts de l'assurance des marchandises et sans que cela accroisse l'intérêt que le transporteur pourrait avoir à prendre davantage soin de la marchandise. Pour des raisons économiques, il est donc jugé préférable de conserver l'exception relative à l'erreur de navigation.

Pour les mêmes raisons, il est souhaitable de ne pas restreindre l'exonération de responsabilité en cas d'incendie.

A propos du paragraphe 1, il est à noter que le mot anglais "*expense*" ne se retrouve pas dans d'autres dispositions et que la notion de "*loss resulting from delay*" n'est guère logique. On pourrait sans doute améliorer le libellé de ce paragraphe en reprenant la formule utilisée à l'article 17 de la Convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route (CMR)[1].

Article 6

Il faudrait ajouter à l'article 6, ou à l'article 5, une disposition concernant le calcul de la valeur des marchandises (voir Protocole de 1968, art. 2, *b*[2]).

Il est proposé que le montant de la limitation soit exprimé en droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international. Cela permettrait d'éviter les problèmes que pose le franc-or et les difficultés qui sont liées à la disparition du cours officiel de l'or, à l'emploi d'unités de compte comme numéraire et au calcul des taux de change en l'absence de parités officielles.

Article 9

Paragraphe 3

Il semble que l'intention de cette disposition soit de stipuler qu'*en plus* de la responsabilité prévue aux articles 6 et 8 qui s'applique de toute façon aux marchandises en pontée il existe une responsabilité pour perte, dommage ou retard résultant uniquement du transport en pontée. Cette intention devrait être exprimée plus clairement.

Paragraphe 4

Le paragraphe 4 devrait être supprimé car il n'existe pas suffisamment de raisons de ne pas appliquer en l'espèce le principe énoncé à l'article 8.

Article 10

Paragraphes 1 et 2

Les suggestions ci-après découlent des observations faites plus haut au sujet de la définition du "transporteur substitué" et de la proposition visant à définir celui-ci comme "le propriétaire du navire qui transporte les marchandises".

La première phrase du paragraphe 1 devrait se lire comme suit :

[1] "Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie . . . ainsi que du retard à la livraison."

[2] Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Bruxelles, 23 février 1968.

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

A la première phrase du paragraphe 2, les mots "du transport par lui effectué" devraient être remplacés par "du transport effectué par son navire".

Article 11

Pour établir une nette distinction entre le transporteur substitué, le transporteur qui prend part à un transport successif et le transporteur contractuel, on propose le texte suivant :

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

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

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

Article 13

Ensemble de l'article

On ne voit pas clairement quelles seraient les responsabilités du transporteur substitué et du transporteur subséquent, selon le cas, si le transporteur contractuel ne leur communique pas les renseignements pertinents.

Paragraphe 2

La deuxième phrase du paragraphe 2 devrait être modifiée comme suit :

"Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère dangereux, ou des précautions à prendre, le chargeur sera responsable . . ." (voir p. 66 du document A/CN.9/105, C, par. 4[3].

Article 16

Paragraphe 1

Il ne serait pas souhaitable que des réserves imprimées à l'avance, telles que "poids inconnu", ne puissent pas être considérées comme une "mention spéciale", car, dans la plupart des cas, le transporteur n'a pas les moyens suffisants de contrôler le poids qui a été indiqué.

Article 21

Paragraphes 1 et 3

Aux paragraphes 1 et 3, les mots "litige auquel le contrat de transport donne lieu" comprennent également les différends concernant le fret. Comme la convention ne traite pas du fret, sauf au paragraphe 1, *k*, de l'article 15, ces mots devraient être remplacés par "litige auquel la présente Convention donne lieu".

Paragraphe 2

Il est proposé de supprimer le paragraphe 2, qui traite d'un certain nombre de questions de procédure dont la solution devrait être laissée au droit national.

Article 24

Le libellé de la deuxième phrase risque d'inciter le propriétaire des marchandises à refuser de contribuer aux avaries communes en faisant valoir que c'est le transporteur qui est responsable et que la règle D des Règles d'York et d'Anvers n'est pas applicable. La solution suivante est proposée :

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

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

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

[3] Le texte de ce paragraphe est le suivant :

"Des représentants ont fait observer que le paragraphe 1 de l'article 13 imposait au chargeur qui remet des marchandises dangereuses au transporteur l'obligation non seulement d'informer ce dernier de la nature des marchandises et de leur caractère dangereux, mais aussi de lui indiquer les précautions à prendre. Or, il n'est fait aucune référence aux "précautions à prendre" au paragraphe 2 de l'article 13. De l'avis de ces représentants, il conviendrait donc de modifier la deuxième phrase du paragraphe 2 de façon qu'elle se lise comme suit : "Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère dangereux, ou des précautions à prendre, le chargeur sera responsable . . ." (Voir également A/CN.9/105, C, par. 4; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, IV, 3.)

Philippines[1]

[*Original : anglais*]

Article premier

Paragraphe 1

Le terme "transporteur" ne désigne pas seulement le "transporteur contractuel" mais aussi tout "transporteur substitué" tel que le définit le paragraphe 2; ce terme ne devrait donc pas figurer dans la définition du "transporteur contractuel". Il conviendrait peut-être d'en donner une définition au même titre que les termes "transporteur contractuel" et "transporteur substitué". Si on voulait le faire, on pourrait utiliser la formule suivante : "TOUTE PERSONNE QUI S'ENGAGE À RÉALISER UN TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER MOYENNANT RÉMUNÉRATION".

Paragraphe 3

Le terme "destinataire" ne désigne pas toute personne "habilitée à prendre livraison des marchandises", car alors la définition s'appliquerait aussi à une personne autorisée à prendre livraison des marchandises en vertu, par exemple, d'une décision judiciaire; le terme "destinataire" ne devrait s'entendre que de la personne désignée pour prendre livraison *selon les termes du contrat ou du connaissement*, que la livraison soit stipulée à une personne dénommée, à ordre ou au porteur[2].

Paragraphe 4

Il n'est pas souhaitable de faire figurer dans une définition le terme même que l'on veut définir. Au lieu du mot "*goods*", répété dans la version anglaise du texte, il conviendrait d'utiliser les mots "*ARTICLE OF COMMERCE OR MERCHANDISE*" (ARTICLES DE COMMERCE OU BIENS). Les mots "fourni par le chargeur" devraient être supprimés car il semble que la personnalité de celui qui fournit l'emballage n'a pas à intervenir pour que celui-ci soit considéré comme faisant partie des marchandises elles-mêmes[3].

Paragraphe 5

Il y aurait lieu de supprimer les mots "où les marchandises doivent être livrées" puisque le contrat de transport de marchandises par mer d'un port à un autre n'implique pas nécessairement l'obligation de livrer les marchandises à un destinataire ou une autre personne dans cet autre port. Tel est le cas du transport de marchandises par mer aux seules fins de présentation ou d'exposition.

Dans la version anglaise, il conviendrait d'utiliser le mot "*freightage*" au lieu de "*freight*" pour désigner le prix du transport des marchandises ou du "*freight*" (chargement) en question.

Paragraphe 6

Il conviendrait de supprimer les mots "contre remise de ce document" puisque, en cas de perte du connaissement délivré au chargeur ou au destinataire ou de ce qui en tient lieu, la livraison des marchandises au destinataire peut être effectuée soit en demandant au destinataire de signer un reçu attestant la livraison des marchandises et/ou de donner un cautionnement pour garantir le transporteur contre le risque d'une livraison erronée. La "remise" du connaissement ne devrait pas être sa finalité essentielle, qui est de servir de preuve du contrat de transport[4].

Observations sur l'article premier

L'article premier ne devrait-il pas également définir le terme "affréteur" et préciser si le terme "transporteur" s'entend aussi d'un "affréteur" ? Il y a lieu de noter que, si le paragraphe 4 de l'article 2 stipule que les dispositions de la convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement, ce même paragraphe prévoit également que "lorsqu'un connaissement est émis *en vertu d'un contrat d'affrètement* IL EST SOUMIS aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régisse les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement". Si le terme "affréteur" devait être aussi défini à l'article 2, il conviendrait d'en harmoniser la définition avec la définition donnée éventuellement dans le projet sur la réglementation internationale des transports maritimes. En l'absence d'une définition du terme "affréteur", le Gouvernement philippin propose la formulation suivante : "PERSONNE QUI LOUE UN NAVIRE OU UNE PARTIE D'UN NAVIRE OU EN ACQUIERT L'UTILISATION POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES PAR MER D'UN PORT A UN AUTRE POUR SON PROPRE COMPTE OU LE COMPTE D'AUTRUI, MOYENNANT LE PAIEMENT D'UNE REMUNERATION".

Article 2

Paragraphe 1

Il y aurait lieu de supprimer le mot "deux" étant donné qu'un transport de marchandises peut intéresser des ports situés dans plus de deux Etats.

[1] Lorsqu'il propose, dans certaines de ses observations, des amendements à des dispositions du projet de convention, le Gouvernement philippin reprend parfois le texte de ces dispositions en y incorporant les modifications suggérées. Le texte des dispositions ainsi modifiées est alors reproduit en note de bas de page. Dans ces notes, ainsi que dans le texte, les mots en *majuscules* sont ceux dont le Gouvernement philippin propose l'insertion, et les mots entre *crochets* sont ceux dont il suggère la suppression.

[2] "Destinataire" signifie la personne habilitée, SELON LES TERMES DU CONTRAT DE TRANSPORT OU DU CONNAISSEMENT, à prendre livraison des marchandises" (par. 3 modifié).

[3] "Marchandises" signifie toute sorte [de biens] D'ARTICLES DE COMMERCE OU DE BIENS, y compris les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou ledit emballage [fourni par le chargeur]" (par. 4 modifié).

[4] "Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises [contre remise de ce document] AU DESTINATAIRE. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur" (par. 6 modifié).

Article 4

Titre

Il conviendrait, dans la version anglaise du projet, de remplacer le mot "*responsibility*" par "*liability*" de façon à reprendre le terme utilisé dans le titre général de la deuxième partie, à laquelle cet article se rattache.

Article 5

Paragraphe 4

Selon le projet de convention, le transporteur n'est responsable pour un dommage dû à un incendie que si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une négligence de sa part; selon l'amendement proposé, le transporteur serait responsable s'il ne peut prouver que lui-même ou ses mandataires ont pris toutes précautions utiles pour prévenir l'incendie. En droit philippin, les transporteurs publics sont tenus d'exercer une diligence extrême : ils sont présumés responsables, à charge pour eux de prouver le contraire[5].

Article 6

Paragraphe 1

Selon la jurisprudence philippine, toutes les variantes du paragraphe 6 du projet de convention tendant à fixer la responsabilité du transporteur à une somme déterminée sans aucune condition et sans le consentement du chargeur ou du destinataire sont nulles comme contraires à l'ordre public. C'est ainsi que, dans l'affaire *Heacock c. Macondray and Co.* (*Philippine Reports*, vol. 42, p. 205), la Cour suprême des Philippines a jugé que : "les connaissements prévoient souvent une des trois catégories de clauses suivantes : *a*) des clauses exonérant le transporteur de toute responsabilité pour perte ou dommage résultant de sa propre négligence; *b*) des clauses prévoyant une *limite forfaitaire* d'une valeur convenue pour cette responsabilité; *c*) des clauses limitant la responsabilité du transporteur à un montant convenu à moins que le chargeur ne déclare une valeur plus élevée et ne paie un taux de fret plus élevé. Les clauses de la première et de la deuxième catégorie sont nulles comme contraires à l'ordre public; celles de la troisième catégorie sont valides et exécutoires". Toutes les "variantes" de l'article 6 du projet de convention relèvent de la deuxième catégorie susmentionnée et sont donc frappées de nullité au regard de la jurisprudence philippine.

Le Gouvernement philippin propose donc pour l'article 6 le libellé suivant :

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

La disposition proposée est conforme au droit et à la jurisprudence des Philippines. Au cas où elle ne rencontrerait pas l'agrément du Groupe de travail, le Gouvernement philippin suggère l'adoption du paragraphe 5 de l'article IV de la Convention de Bruxelles de 1924, rédigé comme suit :

"Le transporteur comme le navire ne seront tenus responsables en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement."

L'article 372 du Code de commerce philippin en vigueur prévoit que : "le montant que le transporteur est tenu de payer lorsque les marchandises sont perdues ou égarées est déterminé conformément aux mentions portées sur le connaissement, et le chargeur n'est pas autorisé à apporter la preuve qu'il y avait parmi les marchandises déclarées des articles d'une valeur plus élevée, ou des espèces".

L'article 2226 du Code civil philippin en vigueur stipule d'autre part ce qui suit : "La valeur de la compensation pour dommage est celle dont sont *convenues les parties au contrat* en cas de contravention à ce contrat." Une compensation dont le montant ou le mode de calcul est *fixé par la loi* (ou par le projet de convention) ne saurait être considérée comme résultant d'une *convention* entre les parties.

Paragraphes s'appliquant à toutes les variantes

On peut conserver telles quelles les dispositions du projet de convention concernant la définition du franc (ou de la livre le cas échéant) et la conversion de cette unité dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction saisie.

Article 13

Paragraphe 2

Il y aurait lieu d'ajouter les mots suivants : "et les précautions à prendre" en vue d'harmoniser les dispositions du paragraphe 2 avec celles du paragraphe 1[6].

[5] "En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, [à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataire], À MOINS QU'IL NE PROUVE QUE LUI-MÊME, SES PRÉPOSÉS OU MANDATAIRES ONT PRIS TOUTES LES MESURES NÉCESSAIRES POUR PRÉVENIR L'INCENDIE" (par. 4 modifié).

[6] "Les marchandises dangereuses peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité lorsqu'il les a chargées sans en connaître la nature et le caractère ET LES PRÉCAUTIONS À PRENDRE. Lorsque les marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère OU DES PRÉCAUTIONS À PRENDRE, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses découlant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement" (par. 2 modifié).

Paragraphe 3

Il conviendrait ici aussi d'ajouter les mots "et les précautions à prendre". Il est suggéré d'ajouter le mot "immédiat" après le mot "danger", de manière que le transporteur ne puisse débarquer, détruire ou rendre inoffensives les marchandises qu'il tient pour dangereuses que si le caractère "immédiat" du danger qu'elles présentent est manifeste. Le transporteur sait, depuis le début, que les marchandises sont "dangereuses"; pour qu'il puisse les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives, ces marchandises doivent lui paraître *ultérieurement* présenter un danger "immédiat" pour le navire ou la cargaison; autrement, une telle disposition permettrait au transporteur d'agir arbitrairement ou d'abuser de son pouvoir discrétionnaire[7].

Article 15

Paragraphe 1, j

On devrait également reconnaître la validité de la signature en fac-similé, etc., si l'*usage* le permet[8].

Paragraphe 1, k

Dans la version anglaise du texte, le mot "*freight*" devrait être remplacé par le mot "*freightage*", puisque "*freight*" désigne d'ordinaire les marchandises transportées, alors qu'on entend par "*freightage*" le prix du transport du "*freight*".

Paragraphe 1, l

Le paragraphe 1, *l* pourrait être supprimé car il ne fait que renvoyer aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 23. Si le paragraphe 1, *l* était supprimé, le paragraphe 1, *m* proposé pourrait devenir le paragraphe 1, *l*.

Paragraphe 1, m

Il y aurait lieu d'ajouter un nouvel alinéa *m* rédigé comme suit : "le montant facturé ou la valeur estimative des marchandises". Il importe d'adopter ce libellé aux fins d'harmonisation avec l'amendement proposé à l'article 6, selon lequel la responsabilité du transporteur est, en cas de perte totale, limitée à la valeur déclarée par le chargeur sur le connaissement.

[7] "Néanmoins, si de telles marchandises dangereuses embarquées alors qu'on en connaissait la nature et le caractère ET LES PRÉCAUTIONS À PRENDRE deviennent un danger IMMÉDIAT pour le navire ou la cargaison, elles peuvent de la même façon être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu" (par. 3 modifié).

[8] "La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom; la signature peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation, par tampon sous forme de symboles ou par tout autre moyen mécanique ou électronique, si la loi OU L'USAGE du pays où le connaissement est émis l'autorise" [par. 1, *j*) modifié].

Paragraphe 3

Etant entendu que l'omission d'une ou plusieurs mentions devant figurer sur le connaissement n'affectent pas la validité du document, il serait bon de prévoir une sanction contre le transporteur défaillant afin de l'inciter à émettre un connaissement portant toutes les mentions requises. A cette fin, on pourrait stipuler que le transporteur ne bénéficierait pas alors de la limitation de responsabilité pour perte des marchandises prévue par l'article 6[9].

Article 16

Paragraphe 4

Dans la version anglaise, le mot "*freight*" devrait être remplacé par le mot "*freightage*" pour les raisons déjà exposées à propos de l'article 15.

Article 21

Paragraphe 3

La dernière phrase du paragraphe 3 devrait être supprimée car elle peut donner lieu à un conflit de décisions entre tribunaux différents des Etats contractants. Seul le premier tribunal saisi du litige devrait être compétent pour ordonner des mesures provisoires ou conservatoires.

Article 25

Paragraphe 1

Il conviendrait de supprimer ce paragraphe, dont les dispositions sont en conflit avec celles de l'article 23. Dans la mesure où il y a transport de marchandises par mer entre deux ports d'Etats différents, les dispositions de la convention doivent s'appliquer *exclusivement* pour éviter tout conflit de lois.

Le paragraphe 1 de l'article 25 pourrait être conservé si l'on y ajoutait les mots suivants : "qui ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Convention"; le libellé de ce paragraphe se lirait alors comme suit :

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit international concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer QUI NE SONT PAS CONTRAIRES AUX DISPOSITIONS DE LA PRESENTE CONVENTION.

[9] "Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement [...], MAIS PRIVE LE TRANSPORTEUR DU BÉNÉFICE DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 6" (par. 3 modifié).

République démocratique allemande

[*Original : anglais*]

Observations générales

Articles 4 et 10

1. La République démocratique allemande apprécie les travaux accomplis depuis 1969 par le Groupe de travail de la CNUDCI sur la réglementation internationale des transports maritimes qui a examiné la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et le Protocole portant modification de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968) en vue de les réviser et qui a finalement mis au point un projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

La République démocratique allemande se félicite des efforts, dont témoigne le projet, en vue d'harmoniser le droit en matière de transport international et de tenir compte des nouvelles techniques de transport dans les dispositions proposées. La République démocratique allemande appuie notamment les principes sur lesquels reposent les articles 4 et 10. L'article 4, qui porte sur la responsabilité qui lie le transporteur du moment où il a pris les marchandises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison, couvre la période pendant laquelle la plupart des dommages se produisent dans la pratique. Par voie de conséquence, l'article 10 établit la responsabilité conjointe des transporteurs contractuels et des transporteurs substitués. Il faudrait maintenir ces dispositions et en préciser encore davantage le libellé.

2. Pour contribuer à l'achèvement du projet de convention, la République démocratique allemande présente les observations suivantes :

Article 2

2.1. Le paragraphe 4 de l'article 2 exclut le contrat d'affrètement du domaine d'application de la présente Convention. Le titre de la Convention ne correspond donc pas au sujet effectivement traité dans cet instrument. La République démocratique allemande souhaiterait que l'on fasse disparaître cette anomalie en incluant les contrats d'affrètement dans le domaine d'application de la Convention conformément au titre de cette dernière.

Article 6

2.2. En ce qui concerne la limite de la responsabilité à une certaine somme (art. 6), la République démocratique allemande préférerait la variante B, complétée par la règle sur les conteneurs (al. *a* du paragraphe 2 de la variante C). Dans cet article, il semblerait indiqué de formuler comme suit la dernière phrase du paragraphe qui s'applique à toutes les variantes :

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

Cette stipulation du projet de convention est fondée sur l'hypothèse qu'on ne peut faire valoir un droit qu'en ayant recours aux tribunaux alors que la pratique prouve qu'un grand nombre de différends sont réglés par voie d'accord entre les parties intéressées.

Article 8

2.3. La République démocratique allemande estime qu'il serait souhaitable d'inclure dans le projet de convention une règle générale selon laquelle le transporteur serait responsable des actes et des omissions commis par ses préposés ou mandataires et ne pourrait donc, si l'article 8 était modifié dans ce sens, se prévaloir de la limitation de responsabilité en ce qui concerne les dommages résultant d'une faute visée dans cet article commise par le transporteur ou ses préposés ou mandataires.

Article 9

2.4. En ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 9, la République démocratique allemande considère qu'il demeure difficile de savoir quels sont les "règlements en vigueur" qu'il vise. Il faudrait indiquer clairement que lesdits règlements ne sont pas des règlements nationaux. C'est pourquoi, la République démocratique allemande propose de restreindre la portée du paragraphe 1 de l'article 9 en y précisant que le transporteur ne sera autorisé à transporter les marchandises en pontée qu'en vertu d'un accord contractuel exprès. Dans le cas des transports de conteneurs, il faudrait ajouter à l'article 9 un autre paragraphe aux termes duquel le transporteur serait autorisé à transporter les conteneurs en pontée même s'il n'existe pas d'accord contractuel le stipulant expressément, si ce transport est effectué dans les mêmes conditions sur le plan légal que pour le transport en cale.

Article 11

2.5. La République démocratique allemande recommande de supprimer le paragraphe 2 de l'article 11 étant donné qu'à son avis cette stipulation est, du point de vue juridique, incompatible avec le principe du transport sous connaissement direct. Lorsque le transporteur s'engage à assurer un transport de bout en bout, il devrait également être responsable pendant toute la période sur laquelle porte le contrat.

Article 18

2.6. La République démocratique allemande estime que l'article 18 devrait être fondé sur les prémisses suivantes :

"Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement à la demande du chargeur, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise

en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites."

Afin de tenir compte des tendances du développement international, il faudrait compléter l'article 18 en y mentionnant les effets juridiques de ces autres documents. La République démocratique allemande propose le texte suivant :

"Le transporteur est tenu de livrer les marchandises au destinataire désigné dans ce document au port de destination."

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

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

Articles 21 et 22

2.7. La République démocratique allemande pense qu'il serait plus approprié que les articles 21 et 22 partent du principe qu'en cas de différend résultant d'un contrat de transport ou en rapport avec un contrat de transport ce différend devra toujours être porté devant la juridiction dont les parties seront convenues dans le contrat, ou si des Etats sont parties à un accord international qui fixe le lieu du règlement de litiges spécifiques, que les dispositions prévues par le droit international seront applicables.

Le présent projet de convention ne peut accorder au demandeur le droit de choisir le lieu de règlement du litige que si les parties n'ont pas conclu d'accord à ce sujet ou si les Etats où les parties ont leur résidence, ou à défaut, leur établissement n'ont pas d'obligation qui les lient en vertu du droit international. Il serait préférable de limiter ce choix à une juridiction située

Au port de chargement, ou

Au port de déchargement, ou

Au lieu où se trouve l'établissement principal du transporteur.

Article 2, paragraphe 2, et article 5, paragraphe 4

2.8. En outre, lors de la mise au point définitive du projet de convention, il faudrait examiner à nouveau si, conformément aux définitions énoncées à l'article premier, il conviendrait de compléter la liste de personnes spécifiées au paragraphe 2 de l'article 2 et au paragraphe 4 de l'article 5 en y ajoutant le "transporteur substitué".

République socialiste soviétique de Biélorussie

[*Original : russe*]

Le projet de convention sur le transport de marchandises par mer, rédigé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, contient un certain nombre de dispositions qui suscitent des doutes et demandent à être précisées. En ce qui concerne le titre même de la convention, il convient de noter que la formule proposée est trop large. Comme on le constate à la lecture du projet, la convention traite de toute une série de questions fondamentales, mais non de toutes les questions que pose le contrat de transport de marchandises par mer. Il conviendrait de tenir compte de ce fait dans la rédaction définitive du projet.

Article 1

1. Il semble inutile d'inclure au paragraphe 4 de cet article, qui définit la notion de "marchandises", une disposition indiquant que le terme "marchandises" comprend "les animaux vivants".

2. Au paragraphe 5 du même article, qui définit le "contrat de transport", il conviendrait de prévoir que ce contrat doit être fait par écrit.

Article 2

Le paragraphe 4, qui traite du domaine d'application de la convention, devrait être complété par l'addition à la fin de la deuxième phrase des mots : "s'il (le porteur du connaissement) n'est pas l'affréteur".

Article 4

La dernière partie du paragraphe 1, à partir des mots "au port de chargement . . .", peut être supprimée, car la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur est en fait définie au paragraphe 2 du même article.

Article 5

1. Le paragraphe 5 ne paraît pas utile, puisqu'il résulte probablement du paragraphe 1, en vertu du principe général qui y est énoncé, que le transporteur n'a pas commis de faute et est donc déchargé de toute responsabilité lorsqu'un dommage survient en raison des "risques particuliers" inhérents au transport d'animaux vivants.

2. Le paragraphe 6, prévoyant que le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer, demande à être précisé. En particulier, le critère de ce qui constitue des "mesures raisonnables" risque, dans le cas présent, d'avoir un effet négatif sur le respect des lois traditionnelles en ce qui concerne l'obligation de porter secours aux navires en détresse.

Article 6

En ce qui concerne cet article, qui fixe les limites de la responsabilité, la variante D, avec sous-variante x, — "le fret" —, paraît de loin préférable aux autres et devrait être retenue lorsque l'on reviendra sur cette question.

Article 8

Les termes "soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement" — à la fin de la première phrase — devraient être supprimés, car il serait extrêmement difficile de démontrer l'existence de circonstances aussi subjectives.

Article 9

1. Il serait souhaitable de rendre le paragraphe 1 plus précis en spécifiant en l'occurrence que les règles et règlements applicables sont ceux d'un pays déterminé, par exemple, "le pays du port de chargement".

2. Il serait sans doute souhaitable d'apporter certaines modifications de rédaction au paragraphe 3, en particulier de rédiger plus clairement la disposition principale, qui prévoit l'application des articles 6 et 8 lorsque les marchandises sont illégalement transportées en partie et que la perte, le dommage ou le retard dans la livraison résultent exclusivement du transport en pontée.

3. L'indication dans le connaissement du fait que les marchandises sont transportées en pontée est d'une importance capitale, tant dans les rapports entre l'expéditeur et le destinataire que dans les rapports entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. C'est pourquoi il paraît utile de prévoir une disposition à cette fin au début de l'article 9 ou à l'article 15.

Article 11

Il serait utile d'introduire dans le paragraphe 1 de cet article une disposition définissant de façon plus précise les situations prévues aux articles 10 et 11, et indiquant que ces articles (10 et 11) se réfèrent aux cas où le contrat contient une clause spéciale et que le transporteur n'exécute que la partie du transport expressément stipulée.

Article 16

Il faudrait compléter le paragraphe 1 en ajoutant à la fin dudit paragraphe une disposition prévoyant que le transporteur a le droit dans certaines conditions d'introduire dans le connaissement une réserve appropriée relative aux indications particulières concernant les marchandises à propos desquelles il a des raisons de concevoir des soupçons ou qu'il n'a pas pu contrôler.

Article 17

1. Le paragraphe 3 peut sans doute être supprimé, car les questions dont il traite peuvent être réglées conformément aux dispositions de la législation nationale.

2. Le paragraphe 4 peut également être supprimé, car le règlement des questions auxquelles il se réfère est déjà prévu à l'article 8.

Article 19

1. Il serait utile de prévoir au paragraphe 2 de cet article, ainsi qu'aux paragraphes 1 et 5, des dispositions uniformes en ce qui concerne le délai imparti au destinataire pour remettre sa notification écrite au transporteur, en adoptant la formule "la date où les marchandises ont été remises au destinataire".

2. Il conviendrait d'inclure au paragraphe 6 une disposition indiquant que la notification adressée au transporteur sera considérée comme valable à l'égard d'un transporteur substitué ayant effectué une partie du transport.

Article 20

Il conviendrait de rédiger le paragraphe 3 de cet article dans les mêmes termes que le paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, qui se lit comme suit : "le débiteur peut à tout moment, pendant le cours du délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier. Cette déclaration peut être renouvelée".

Article 21

Il ne paraît pas utile d'inclure cet article dans le texte de la convention, car la question de compétence dont il traite est trop complexe et sort du cadre de la convention elle-même. De toute évidence, ce problème relève de la législation nationale. A titre d'alternative, l'on pourrait prévoir que la règle inscrite au paragraphe 1, *a*, *b*, *c*, *d*, relativement à la compétence, s'appliquera au cas où le tribunal compétent n'est pas expressément indiqué dans le contrat de transport lui-même.

Article 22

L'on peut douter de l'utilité d'inclure cet article dans le projet, car il est de nature — en matière de contrat de transport de marchandises par mer — à détourner les intéressés du recours à la procédure arbitrale, qui est largement admise et qui présente de nombreux avantages par rapport à la procédure judiciaire; c'est notamment une procédure plus efficace, plus simple et beaucoup moins coûteuse.

République socialiste soviétique d'Ukraine

[*Original : russe*]

L'unification des normes internationales dans le domaine des transports maritimes représente, comme on le sait, l'une des tâches dont l'Assemblée générale des Nations Unies a confié l'exécution à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. Le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, qui a été approuvé dans le cadre du Groupe de travail de la CNUDCI, peut être considéré comme une étape concrète à cet égard.

Le texte de ce projet de convention ainsi que les observations et commentaires qui seront présentés par les gouvernements des Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies pourront, semble-t-il, servir de base pour continuer l'élaboration du projet de la convention précitée aux sessions ordinaires de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. Cependant, il convient de formuler plusieurs observations au sujet de quelques-unes des dispositions du projet de convention.

Titre du projet de convention

Il découle du projet de convention, en particulier du paragraphe 4 de son article 2 où il est prévu que les dispositions de cet instrument ne seront pas applicables aux transports effectués en vertu d'un contrat d'affrètement, que le champ d'application de la convention en cours d'élaboration sera jusqu'à un certain point limité, c'est-à-dire que la convention ne régira pas tous les aspects du transport de marchandises par mer. Cette circonstance devrait, semble-t-il, se refléter dans le titre du projet de convention. On pourrait, par exemple, ajouter au titre actuel du projet des mots tels que "sur l'unification de certaines normes relatives au".

Article premier

Dans la définition de l'expression "Contrat de transport" (paragraphe 5), il conviendrait d'ajouter une indication à l'effet que ce contrat est conclu par écrit. Cela contribuerait à éviter d'éventuels malentendus dans l'interprétation de cette expression.

Article 5

La disposition selon laquelle le transporteur n'échappe à la responsabilité d'un préjudice causé à la marchandise que si ce préjudice résulte de mesures *raisonnables* prises pour sauver des biens en mer (paragraphe 6) soulève des doutes au sujet de son application pratique, tant directement en mer que lors de l'examen de différends concrets, en raison du caractère vague et imprécis de la notion de "raisonnable".

Article 6

Pour poursuivre l'examen de la question des limites de la responsabilité, il serait préférable d'adopter la variante D, avec la sous-variante x.

Article 8

Dans les deux phrases de cet alinéa, il conviendrait de supprimer les mots "soit" et "soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement"; en effet, la notion de "témérité" équivaut en fait à celle de "négligence", cependant que les mots "en sachant que ces dommages en résulteraient probablement" ne pourraient que donner lieu à des difficultés lors de leur interprétation.

Article 9

A la fin du paragraphe 1, on pourrait ajouter les mots "dans le pays du port de chargement". Cela permettrait de préciser quelles sont les normes et les règles applicables.

Article 15

Au paragraphe 2 de cet article, il conviendrait d'indiquer que, si la marchandise est transportée en pontée, cette circonstance doit être mentionnée dans le connaissement. En cas de situation litigieuse, cette mention pourrait présenter une importance considérable.

Article 19

Au paragraphe 2 de cet article, il conviendrait de remplacer les mots "la livraison a été achevée" par les mots "la marchandise a été remise au destinataire". Cela indiquerait d'une manière plus précise le point de départ du délai dans lequel le destinataire doit donner un avis par écrit au transporteur.

Article 21

Etant donné l'extrême complexité du problème de la compétence, qui outrepasse le cadre de la convention en cours d'élaboration, il conviendrait de supprimer le texte de cet article dans le projet de convention, en tenant compte du fait que les questions de ce genre seront réglées dans le cadre de la réglementation nationale appropriée.

Article 22

Les dispositions de cet article prévoient de nombreux endroits où l'arbitrage pourrait éventuellement avoir lieu, ce qui ouvre de larges possibilités au choix arbitraire de tel ou tel endroit concret. Or, cela pourrait créer de sérieux obstacles à l'utilisation de la procédure d'arbitrage pour examiner des différends relatifs au transport de marchandises par mer. Dans ces conditions, il serait souhaitable de supprimer le texte de cet article dans le projet de convention et de se borner à reconnaître dans cet article la validité des clauses d'arbitrage figurant directement dans les contrats de transport maritime.

Royaume-Uni de grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

[*Original : anglais*]

Observations générales

1) Le Gouvernement britannique reconnaît les grands efforts déployés par toutes les parties en vue de mettre au point un projet de texte qui, sous sa forme actuelle, élimine la plupart des obstacles à la conclusion d'une convention.

2) Toutefois, un certain nombre de problèmes subsistent. Les milieux commerciaux au Royaume-Uni considèrent que toute augmentation du fret provenant

d'un système qui imposerait une responsabilité plus "objective" a peu de chance d'être compensée par une baisse correspondante du prix de l'assurance des marchandises. Les chargeurs ont reconnu le bien-fondé de cette observation et ont indiqué catégoriquement qu'ils préféraient adresser leurs réclamations aux assureurs plutôt qu'aux armateurs. Ils jugent aussi qu'il est essentiel que leurs dépenses d'assurance puissent être correctement comptabilisées et ils craignent que ce ne soit pas possible si leurs primes sont intégrées au fret.

En outre, on pense que le fait d'imposer aux transporteurs une responsabilité plus "objective" (en particulier le fait d'éliminer l'exception relative aux erreurs de navigation) risque d'aller à l'encontre des intérêts des compagnies d'assurance de marchandises qui se créent dans les pays en développement. Ce point de vue semble être confirmé par les récentes études de la CNUCED sur les transports multimodaux (TD/B/AC.15/7 du 28 août 1974) et l'assurance maritime des marchandises (TD/B/C.3/120 du 9 mai 1975).

3) Il convient également de souligner le fait que la nouvelle distinction qui est établie dans le projet de texte entre responsabilité pour pertes et dommages et responsabilité pour retard compliquera encore le contentieux entre assureurs des marchandises et assureurs maritimes et créera des problèmes en ce qui concerne le règlement des sinistres réclamé par les chargeurs aux assureurs des marchandises.

Article premier

Paragraphe 4

Il est jugé souhaitable que la définition du terme "marchandises" comprenne expressément les bagages non accompagnés. Voir également ci-après les observations relatives à l'article 25.

Paragraphe 5

Les mots "où les marchandises doivent être livrées" à la fin de ce paragraphe sont probablement superflus et pourraient être supprimés.

Article 2

Paragraphe 1

Tel qu'il est libellé, ce paragraphe rend la convention applicable à tous les contrats de transport de marchandises par mer, le seul moyen d'éviter ce résultat étant de conclure un contrat d'affrètement. Or, il arrivera — par exemple dans le cas de marchandises spéciales ou expérimentales — que cette solution ne soit pas souhaitable. Il faudrait donc permettre aux parties de se soustraire à l'application de la convention, ce qui pourrait se faire en insérant le paragraphe suggéré par le Groupe de rédaction à la sixième session du Groupe de travail (voir A/CN.9/88 du 29 mars 1974, par. 48[1]). On notera que cette disposition garantit le statut spécial des connaissements en tant que documents négociables tout en permettant une certaine souplesse dans des cas spéciaux.

Article 4

Paragraphe 2

Le libellé de l'alinéa *a* n'est pas suffisant dans les cas (aujourd'hui fréquents) où le transporteur s'engage à effectuer la livraison (par terre ou par mer) hors du port de déchargement, ce qui est désormais important eu égard au sens donné au terme "livraison" au paragraphe 2 de l'article 5. Dans de tels cas, il est essentiel que la durée de la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention soit clairement définie pour permettre aux parties de se mettre d'accord sur le régime de responsabilité applicable à la phase de transport terrestre prévue au contrat et pour éviter les conflits ou les chevauchements avec d'autres conventions qui pourraient s'appliquer en l'espèce. Pour remédier à cette déficience, on pourrait, à l'alinéa *b*, ajouter après le mot "destinataire" les mots "au port de déchargement", puis compléter l'alinéa par la nouvelle phrase suivante : "Lorsque les marchandises sont remises au destinataire hors du port de déchargement, la livraison sera réputée avoir eu lieu au port de déchargement." Si l'on effectue ce changement, il serait alors plus logique de remanier l'ordre des alinéas *a*, *b* et *c*, qui deviendraient *c*, *a* et *b*.

Article 5

Article dans son ensemble

L'un des principaux changements apportés par le texte actuel de l'article 5 est l'élimination de l'exception relative aux erreurs de navigation qui figurait au paragraphe 2, *a*, de l'article 4 des Règles de 1924. Comme indiqué plus haut dans les observations générales, tous les milieux commerciaux intéressés au Royaume-Uni, les armateurs, les chargeurs et leurs assureurs respectifs, s'accordent à souhaiter que l'exception relative aux erreurs de navigation soit conservée. En outre, le transfert du risque au transporteur qu'entraînerait l'élimination de cette exception aurait inévitablement pour conséquence de modifier la physionomie des assurances maritimes en restreignant le rôle de l'assurance des marchandises, résultat qui serait au détriment des pays en développement. Pour ces raisons, il est recommandé que l'on envisage sérieusement de réintroduire l'exception relative aux erreurs de navigation (au sens étroit, c'est-à-dire à l'exclusion de l'erreur dans l'administration du navire) : cela pourrait se faire en ajoutant après le paragraphe 3 un nouveau paragraphe allant dans le sens du texte proposé dans l'annexe. On notera que le transporteur ne peut se prévaloir de cette exception que lorsqu'il a pris toutes les mesures raisonnables.

[1] Ce paragraphe se lit comme suit :

« Lorsqu'il n'est pas émis de connaissement ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document établissant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur. » (Voir *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1976*, deuxième partie, III, 1.)

Paragraphe 6

Les mesures envisagées dans ce paragraphe peuvent donner lieu à une action en avaries communes, par exemple dans le cas où une partie de la cargaison transportée est jetée à la mer pour sauver le reste. En pareil cas, le transporteur devrait continuer à être tenu de contribuer aux avaries communes (ce qui ne serait pas le cas aux termes du paragraphe sous sa forme actuelle). On obtiendrait ce résultat en ajoutant les mots "sauf en cas d'avarie commune et de sauvetage" après le mot "responsable", à la première ligne.

Article 6

En l'absence de données quantitatives concernant les limites, il n'est pas possible de faire un choix définitif sur les bases de calcul de la responsabilité énoncées dans les variantes A à E. En principe, c'est la version la plus simple, celle de la variante A qui est fondée sur le poids et qui ne prévoit pas de traitement distinct de la responsabilité pour retard, qui paraîtrait préférable.

Selon la pratique britannique, lorsque les propriétaires de la marchandise ont payé le sauvetage et se retourne contre le transporteur en arguant d'une erreur de sa part, la demande est sujette à une limitation par unité. C'est le cas dans certains systèmes juridiques, mais pas dans tous. Il est donc suggéré d'introduire, soit à l'article 6, soit dans l'article traitant de l'avarie commune et du sauvetage, une disposition permettant aux propriétaires des marchandises d'obtenir le remboursement complet des sommes déboursées par eux.

Article 7

Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, il conviendrait peut-être de faire figurer à l'article 7 une référence expresse au transporteur substitué. Du point de vue de la rédaction en général, il faudrait dans l'ensemble de la convention faire concorder les références au transporteur substitué; dans la version actuelle, il semble en effet qu'un conflit serait possible entre le paragraphe 2 de l'article 10 et, par exemple, les articles 13 et 14.

Article 8

La déchéance du droit de se prévaloir des limitations prévues à l'article 6 concerne la responsabilité encourue pour *pertes, dommages et retard*, et il est suggéré que ces mots soient utilisés à la place du mot "dommages" tout au long de l'article 8.

Article 13

Paragraphe 1

Les mots "chaque fois que cela est possible", à la quatrième ligne, sont ambigus et pourraient provoquer des difficultés dans la pratique. Rien ne devrait tempérer l'obligation d'apposer une marque ou une étiquette appropriée sur les marchandises dangereuses, et ce membre de phrase devrait donc être supprimé. C'est là l'opinion des chargeurs du Royaume-Uni. Lorsqu'il est de fait matériellement impossible d'appliquer cette disposition, la question pourra être tranchée selon le droit national.

Article 17

Paragraphe 1

Dans la deuxième phrase, les mots "l'inexactitude de ces indications" devraient être remplacés par "d'inexactitudes dans ces indications".

Article 20

Article dans son ensemble

Le fait que le délai stipulé dans cet article ne s'applique pas aux actions en avaries communes a causé beaucoup d'inquiétudes. La question est traitée dans les observations relatives à l'article 24 ci-après.

Paragraphe 1

Des deux délais proposés, c'est celui d'un an qui paraît s'imposer. On remarquera que, dans les circonstances visées à l'alinéa *b* du paragraphe 1, une action éventuelle pourrait être prescrite lorsqu'un navire est immobilisé pendant un laps de temps supérieur au délai de prescription et qu'il y a perte des marchandises après que le navire a repris sa route.

Article 21

Paragraphe 2, a

A la première phrase, les mots "une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où . . ." risquent d'induire en erreur : la juridiction d'un tribunal est rarement limitée à une zone portuaire. Il faudrait remplacer ces mots par ce qui suit : "une action peut être intentée devant les tribunaux d'un Etat contractant dans un port duquel . . .". Il est également suggéré d'élargir la portée de la règle formulée dans cet alinéa en y insérant une disposition selon laquelle une action pourrait également être intentée devant tout tribunal d'un Etat contractant où un navire du même type que celui qui effectue le transport a été légalement saisi. Cette disposition ne s'appliquerait que dans les cas où la saisie du second navire dépendrait de la juridiction d'un tribunal distinct.

Article 24

Sur plusieurs points importants, cet article reste peu satisfaisant et le Royaume-Uni, à la huitième session du Groupe de travail, a indiqué qu'il souhaitait revenir sur cette disposition. Tel qu'il est libellé, l'article 5 (Règles générales sur la responsabilité du transporteur) ne s'applique pas aux pertes se rattachant à la responsabilité pour avaries communes et on a jugé nécessaire d'introduire une disposition (qui forme ac-

tuellement l'article 24) rendant la convention applicable aux actions relatives aux avaries communes.

1) L'article 24 ne déroge pas aux termes de la convention; il serait donc préférable de le placer dans la deuxième partie (Responsabilité du transporteur) où il pourrait figurer comme un élément de l'article 5 ou, de préférence, comme article distinct.

2) Il importe que le délai de prescription fixé à l'article 20 ne puisse pas être appliqué à une demande reconventionnelle du propriétaire de la marchandise contre le transporteur par laquelle le premier réclame au second de prendre en charge sa contribution aux avaries communes lorsque la perte résulte d'une faute du transporteur. Cette situation se présente lorsque le règlement d'une avarie commune n'est achevé qu'après l'expiration du délai de prescription. De même, l'article 6 ne devrait pas s'appliquer aux actions du propriétaire de la marchandise concernant les contributions aux avaries communes et au sauvetage.

3) L'autre méthode par laquelle le propriétaire de la marchandise cherchera éventuellement à s'exonérer d'une contribution aux avaries communes sera de plaider "l'exception d'équité", en faisant valoir que le transporteur ne saurait profiter d'un tort qu'il a causé et obtenir du propriétaire de la marchandise le bénéfice d'une contribution aux avaries communes. Ce deuxième moyen de protéger les intérêts du propriétaire de la marchandise n'apparaît pas dans le libellé actuel de l'article 24 et, par inférence, pourrait en être exclu.

4) Il est nécessaire d'apporter deux autres modifications à l'article 24 pour tenir compte des points suivants : *a*) les "dispositions relatives aux avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale" auxquelles s'applique la convention n'ont pas trait au principe des avaries communes mais au *règlement* de ces dernières; et *b*) cet article devrait également s'appliquer aux actions récursoires en cas de sauvetage, où des facteurs semblables entrent en jeu.

En annexe à la présente note, on trouvera un texte révisé de l'article 24 destiné à remplacer ce dernier, qui tient compte des opinions présentées aux points 2, 3 et 4 ci-dessus, ainsi qu'au deuxième paragraphe des observations relatives à l'article 6 faites plus haut.

Article 25

Paragraphe 2

Il est proposé d'insérer à l'article 25 un nouveau paragraphe 2 stipulant que le régime de responsabilité prévu par la convention ne pourra être invoqué dans les cas où la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages est applicable. Cette convention, lorsqu'elle entrera en vigueur, s'appliquera aux bagages qui accompagnent un passager, c'est-à-dire aux "bagages" et aux "bagages de cabine" tels qu'ils sont définis aux paragraphes 5 et 6 de l'article premier. (Dans les observations relatives au paragraphe 4 de l'article premier figurant plus haut, il est demandé que la présente convention contienne une disposition spéciale pour les bagages non accompagnés.)

Annexe

A. Nouveau paragraphe 3 proposé pour l'article 5 :

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

B. Texte révisé de l'article 24 proposé :

"Avaries communes et sauvetage

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

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

Sierra Leone

[*Original : anglais*]

Article premier

Paragraphe 1

La définition du "transporteur" semble comprendre la partie contractante et son mandataire. Si tel est le cas, est-il vraiment nécessaire de faire mention du "mandataire" indépendamment du "transporteur", comme par exemple au paragraphe 1 de l'article 5 ? Si la définition du "transporteur" qui est donnée au paragraphe 1 de l'article premier n'est pas censée comprendre le "mandataire", ajouter les mots "et pour le compte de laquelle" après les mots "par laquelle toute personne".

Article 5

Paragraphe 1

Voir les observations relatives au paragraphe 1 de l'article premier.

Paragraphe 4

Puisque le transporteur est nécessairement le propriétaire ou le capitaine du navire, ne serait-ce pas plutôt au transporteur, qui sera au courant des circonstances de l'incendie, de prouver qu'il a agi avec la diligence requise, qu'au demandeur de prouver qu'il y a eu faute ou négligence ? Il semble que la règle de la *common law* "*res ipsa loquitur*" devrait s'appliquer dans ce cas. Voir les paragraphes 5 et 7 de l'article 5, où la charge de la preuve incombe au transporteur.

Paragraphe 6

L'article adopte la notion d'avarie particulière de la *common law*; il reste muet au sujet de l'avarie commune, laissant ainsi le chargeur ou le destinataire sans recours, en vertu de la convention, pour les actes

d'avarie commune accomplis par le transporteur. La question de l'avarie commune ne peut relever uniquement des dispositions du contrat de transport ou de la loi nationale applicable. Si la convention cherche à protéger les intérêts du transporteur par une exonération de responsabilité en cas d'avarie particulière, elle doit également prendre en considération les intérêts du chargeur ou du destinataire, qui peut ne pas être aussi au courant de la réglementation des transports maritimes que le transporteur, et elle doit prévoir des dispositions adéquates pour les cas d'avarie commune.

Article 6

La variante E est jugée préférable.

Article 20

Paragraphe 1

Le délai de prescription fixé dans cet article devrait être de *deux* ans.

Article 22

Paragraphe 4

De l'avis du Gouvernement sierra-léonien, cette clause devrait être supprimée. Les dispositions de la convention relatives à l'arbitrage ne devraient s'appliquer que lorsque les parties n'ont pas fait mention de l'arbitrage dans le contrat. Les parties doivent rester libres de déterminer *à l'avance* comment elles entendent soumettre à l'arbitrage les différends qui pourraient s'élever entre elles. Le paragraphe 5 de l'article 22 ne ménage pas cette liberté, car il ne se réfère qu'à un accord relatif à l'arbitrage conclu *après* la survenance du litige.

Article 23

Paragraphe 1

Il faudrait supprimer cet article. Les conventions particulières devraient être autorisées pour écarter l'application des dispositions de la convention.

Paragraphe 3

La convention devrait s'appliquer automatiquement à un connaissement qui ne fait pas mention de la convention et qui ne contient pas de dispositions contraires à celles de la convention.

Suède

[*Original : anglais*]

Observations générales

Depuis que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international ont pris l'initiative de réviser la Convention de 1924[1], le Gouvernement suédois a suivi avec le plus grand intérêt les travaux consacrés à l'élaboration d'un nouveau régime international du transport des marchandises par mer et il est satisfait que l'étude approfondie de cette question à laquelle a procédé le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI l'ait conduit à rédiger un projet de convention nouvelle qui, du point de vue du fond et de la structure, serait alignée sur les instruments internationaux récents régissant les autres modes de transport. De façon générale, le Gouvernement suédois juge acceptables les règles de ce projet et il serait favorable à l'adoption d'une convention internationale fondée sur ce texte.

Le Gouvernement suédois sait que le projet de convention est, sur un certain nombre de points essentiels, le résultat de délicats compromis. Or, étant donné qu'il importe que la future convention obtienne une participation internationale aussi large que celle dont jouit actuellement la Convention de 1924, il espère que l'équilibre ainsi réalisé ne sera pas rompu au cours des débats qui seront ultérieurement consacrés au projet de convention.

Observations sur des points précis

Article 5

L'un des aspects essentiels du projet est le régime qu'il prévoit en matière de responsabilité, en particulier dans son article 5. Du point de vue juridique, le nouveau régime représente une amélioration sensible par rapport au régime de la Convention de 1924. La durée de la responsabilité obligatoire a été étendue à la totalité de la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur, de ses préposés ou de ses agents. L'article 5 établit une présomption de faute selon laquelle le transporteur est responsable du fait de ses préposés ou agents et il abandonne les exonérations propres au transport par mer qui figuraient dans la Convention de 1924. En prévoyant expressément que le transporteur est responsable du retard à la livraison, il lève l'incertitude qui existe aujourd'hui à cet égard. Les ambiguïtés actuelles concernant la responsabilité en cas d'innavigabilité du navire ont été éliminées. Certes, le bien-fondé de la règle de la charge de la preuve relative à l'incendie, qui figure au paragraphe 4 de l'article 5, peut être contesté, mais le Gouvernement suédois est d'avis que cette règle doit être conservée car elle est un élément important de la solution de compromis.

Les conséquences économiques du régime de responsabilité envisagé sont, en raison d'un manque de renseignements précis, difficiles à évaluer avec exactitude. Une part importante des indemnités versées en cas de perte ou d'avarie des marchandises qui provenaient jusqu'à présent de l'assurance maritime des marchandises, seront, dans le nouveau système proposé, finalement prises en charge par l'assurance protection et indemnisation (P et I) du transporteur.

[1] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, faite à Bruxelles, le 25 août 1924.

L'assurance maritime de marchandises n'en deviendra pas pour autant superflue. Les propriétaires de marchandises continueront pour différentes raisons à se prémunir contre les risques en assurant leurs marchandises. Mais les recours des assureurs de marchandises contre les assureurs du transporteur se multiplieront, ce qui d'un point de vue purement économique présente des inconvénients. En conséquence, on peut prévoir que les primes de l'assurance maritime de marchandises baisseront alors que les primes de l'assurance P et I augmenteront, augmentation qui se répercutera probablement sur le coût du transport des marchandises. D'après les prévisions établies par les assureurs suédois, on ne peut guère s'attendre à ce que la baisse des primes d'assurance maritime couvre entièrement l'augmentation des primes de l'assurance P et I.

Il semble donc probable que la nouvelle répartition des risques entraînera une augmentation du coût global du transport, tout au moins jusqu'à ce que les assureurs aient acquis une expérience suffisante du nouveau système. Il faut cependant souligner à cet égard que, d'après les prévisions relatives à l'incidence nette de la nouvelle répartition des risques envisagée, l'accroissement des coûts de transport globaux ne serait pas supérieur à 0,5-1 p. 100 du coût du transport des marchandises. Il faut aussi mentionner que, d'après les études récentes faites aux Etats-Unis en ce qui concerne les importations et les exportations américaines de marchandises transportées par des navires de lignes régulières, il apparaît que la *totalité* des frais occasionnés par les pertes ou les dommages survenus aux marchandises (les frais à la charge des propriétaires de marchandises, des transporteurs et de leurs assureurs ainsi que le coût du contentieux des réclamations) représente moins de 0,5 p. 100 de la valeur des marchandises. Ayant pesé les avantages que le système de responsabilité proposé présente sur le plan juridique et les inconvénients que ce système pourrait avoir et tenant compte du fait qu'il est souhaitable que la nouvelle convention soit universellement acceptée, le Gouvernement suédois est prêt à accorder son appui au système de responsabilité contenu dans le projet. Une autre considération importante joue également. De plus en plus, le transport international de marchandises est un transport multimodal. En supprimant les particularités du régime juridique actuel du transport maritime et en alignant ce régime sur ceux des autres mode de transport, on s'acheminera vers l'établissement d'un régime uniforme du transport multimodal.

Article 6

Cette dernière considération vaut également pour le système des limites de responsabilité qui fait l'objet de l'article 6. Les conventions régissant les autres modes de transport appliquent une limitation "par kilogramme" en cas de perte ou de dommages survenus aux marchandises. Pour ce qui est du retard à la livraison, la Convention de Varsovie sur le transport aérien[2] applique la même limitation "par kilogramme", alors que les conventions régissant le transport par route et par chemin de fer appliquent une limitation par "colis ou unité". Un système de limitation fondé sur le poids des marchandises perdues ou endommagées est sensiblement plus logique et plus clair. Il élimine les ambiguïtés du terme "unité", qui est aujourd'hui encore la source de beaucoup d'incertitudes et de nombreux litiges. En outre, il va de soi que le montant maximal de la responsabilité du transporteur devrait être le même que les marchandises soient contenues dans une grande caisse ou dans 100 petites caisses. En conséquence et afin que le système établi par la future convention soit conforme à celui qui régit les autres modes de transport, le Gouvernement suédois se prononce pour la variante A plutôt que pour la variante B de l'article 6 du projet.

La somme maximale serait exprimée en francs-or (dits francs Poincaré). Toutefois, depuis la fin des travaux du Groupe de travail, il est devenu évident qu'il n'était plus possible d'exprimer des limites monétaires de responsabilité en or. Le Gouvernement suédois propose donc que la somme maximale soit exprimée en droits de tirage spéciaux, définis par le Fonds monétaire international. C'est la solution qui a été adoptée en septembre 1975 à la Conférence diplomatique convoquée par l'OACI pour discuter la révision de la Convention de Varsovie.

Article 20

Pour ce qui est de la prescription de l'action (par. 1 de l'article 20) deux variantes figurent dans le projet. Le Gouvernement suédois est en principe favorable à un délai de prescription de deux ans. L'expérience a montré que le délai de prescription actuel d'un an est souvent trop court pour mener des négociations et intenter une action en justice. Bien que ce délai puisse être prolongé (cf. par. 3), les propriétaires de marchandises ou leurs assureurs ont quelquefois eu des difficultés à obtenir du transporteur ou de son assureur qu'il accepte une prolongation du délai. D'autre part, le fait de ne pas donner d'avis de la perte, du dommage ou du retard (par. 1 de l'article 19) n'ayant que des conséquences très limitées, les propriétaires de marchandises abusent parfois de la situation et n'informent le transporteur de leurs griefs que dans les tous derniers jours du délai de prescription de l'action. C'est pourquoi le Gouvernement suédois propose que la CNUDCI envisage de prévoir à la fois un délai de prescription de l'action de deux ans et des dispositions exigeants du propriétaire de marchandises, s'il veut conserver son droit d'action en justice contre le transporteur, qu'il avise ce dernier dans un délai plus court, alors qu'il est encore possible de constater les faits et de recueillir des éléments de preuve.

Article 21

L'article 21 relatif à la compétence stipule qu'une action ne pourra être intentée que dans un Etat contractant. Au cours de la période qui suivra immédiatement l'entrée en vigueur de la convention en particulier, cette disposition aura des effets très restrictifs, à moins que le nombre des ratifications requises pour l'entrée en vi-

[2] Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

gueur de la convention ne soit fixé à un chiffre très élevé. En effet, si l'action est intentée dans un Etat non contractant, le tribunal sera tenté d'écarter les règles de la convention si elles exigent de lui qu'il se dessaisisse de l'affaire même s'il existe un lien direct entre le contrat de transport et cet Etat (par exemple lorsque le lieu de destination est situé sur le territoire de cet Etat non contractant). C'est pourquoi, le Gouvernement suédois propose de supprimer le mot "contractant" ou "contractants" à la deuxième ligne du paragraphe 1 et de l'alinéa *a* du paragraphe 2 et au paragraphe 3.

Tchécoslovaquie

[*Original : anglais*]

D'une manière générale, le nouveau projet de convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI peut être considéré comme un net progrès dans l'accomplissement de la tâche confiée à la CNUDCI à la suite de la résolution du Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes en date du 25 février 1971[1]. La Tchécoslovaquie se félicite que le Groupe de travail de la CNUDCI ait tenu compte, lors de l'établissement du projet de convention, des principes énoncés dans la résolution du Groupe de travail de la CNUCED concernant la révision de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Le projet de convention peut donc servir de base à un examen plus approfondi par des organes compétents comme la CNUDCI et le Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes conformément à l'ordre du jour des prochaines réunions de ces organes.

On a constaté que le projet de convention contient certaines variantes et que plusieurs passages sont placés entre crochets qu'il faudra supprimer à un stade ultérieur de l'examen du projet. Toutefois, il semble que certains des principes que, dans sa résolution, le Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes a recommandé d'inclure dans le nouveau projet, par exemple la prolongation de la durée de la responsabilité du transporteur pendant la période au cours de laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur ou de ses préposés ou mandataires ou d'autres personnes agissant sur les instructions du transporteur (art. 4 du projet) l'ont été effectivement. En outre, la tentative faite pour résoudre le problème des transporteurs contractuels et des transporteurs substitués mérite d'être plus longuement examinée.

Sans vouloir entrer dans les détails au stade actuel, la Tchécoslovaquie juge approprié de formuler dès à présent les observations suivantes :

Article premier

L'article premier devrait contenir une définition de l'expression "transport par mer" qui engloberait également le transport par les canaux et autres voies d'eau intérieures accessibles aux navires de haute mer.

Article 2

A la deuxième ligne du paragraphe 2, il faudrait ajouter les mots "transporteur substitué" après le mot "transporteur", étant donné que, conformément à la définition donnée au paragraphe 1 de l'article premier, le terme "transporteur" devrait désigner uniquement le "transporteur" ou le "transporteur contractuel".

Article 5

La charge de la preuve incombant au demandeur en vertu du paragraphe 4 semble être une obligation dont il lui sera extrêmement difficile sinon pratiquement impossible de s'acquitter; en outre, elle est contraire au principe contenu au paragraphe 1; il conviendrait donc d'examiner plus avant ces deux principes en vue de les harmoniser.

Article 6

Les variantes proposées en ce qui concerne les limites de la responsabilité du transporteur semblent être en nombre suffisant pour pouvoir servir de base à l'examen de la question à un stade ultérieur. Quoi qu'il en soit, le projet de convention devrait contenir des dispositions permettant de résoudre les problèmes liés au transport de marchandises dans des conteneurs, des palettes ou autres unités de transport similaires, et notamment la question de la responsabilité du transporteur en pareil cas.

Article 9

La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises transportées en pontée en vertu des dispositions des paragraphes 1 et 2, c'est-à-dire conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce ou aux règlements en vigueur, ne devrait pas être différente de celle qui lui incombe en ce qui concerne les marchandises transportées en cale. Si l'on prévoit qu'il pourra y avoir exception à la responsabilité du transporteur, par exemple du seul fait que les marchandises sont transportées en pontée, il faudrait l'indiquer très clairement.

Article 10

Il faudrait indiquer au paragraphe 3 que le transporteur contractuel est tenu de veiller à ce que le transporteur substitué assume ses responsabilités au moins dans la même mesure que le transporteur contractuel a assumé les siennes.

Il faudrait envisager de prévoir dans le projet de convention des dispositions concernant le principe de la responsabilité conjointe et solidaire du transporteur

[1] Voir document TD/B/C.4/86, annexe I. Le texte de la résolution est reproduit à l'annexe II au rapport du Groupe de travail de la CNUDCI sur sa première session A/CN.9/55; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, deuxième partie, III.

contractuel et du transporteur substitué dans les cas où il n'est pas possible de déterminer à quel moment du transport, effectué soit par le transporteur contractuel soit par le transporteur substitué, ont eu lieu les pertes ou les dommages subis par les marchandises ou les retards.

Article 11

Il faudrait reconsidérer le lien qui existe entre le paragraphe 2 de cet article et le paragraphe 1 de l'article 10.

Article 15

Il ne faut pas manquer de mentionner au nombre des indications fournies dans le projet de convention en ce qui concerne le contenu du connaissement, les marchandises transportées en conteneurs, palettes ou unités de transport similaires.

Les observations formulées ci-dessus ne doivent pas être considérées comme définitives et comme couvrant tous les problèmes que pose le projet de convention, lesquels feront l'objet d'un examen plus approfondi à un stade ultérieur de la discussion du projet de convention au sein d'instances appropriées.

Union des Républiques socialistes soviétiques

[*Original : russe*]

Titre de la Convention

Etant donné que la Convention porte non pas sur toutes les questions relatives aux contrats de transport de marchandises par mer mais sur quelques-unes seulement, parmi les plus importantes il est vrai, il serait opportun que son titre, dont le libellé est actuellement trop large, reflète cet état de choses.

Article premier

a) Il paraît superflu d'indiquer dans le paragraphe 4 que le terme "marchandises" comprend aussi les "animaux vivants", surtout si l'on conserve sous une forme ou sous une autre (voir plus loin) le paragraphe 5 de l'article 5, qui traite précisément des particularités du transport de ce genre de marchandises.

b) Au paragraphe 5, il faudrait préciser que le contrat de transport est conclu par écrit (en disant, par exemple, que "Contrat de transport" signifie un contrat écrit . . .").

Article 2

A la fin de la deuxième phrase du paragraphe 4, il y aurait lieu d'ajouter les mots "à moins que celui-ci ne soit l'affréteur en vertu d'un contrat d'affrétement".

Article 4

La définition actuelle de la "durée de la responsabilité" du transporteur ("transport de marchandises"), risque de créer des doutes au sujet du point de savoir si le transporteur est responsable d'une marchandise qu'il a prise en charge non pas dans le "port de chargement" mais dans un autre endroit ou d'une marchandise se trouvant dans un port de transbordement (cas prévu aux articles 10 et 11), etc.

Pour éliminer tous doutes de ce genre, il conviendrait peut-être de supprimer, au paragraphe 1, la dernière partie de la phrase à partir des mots "au port de chargement . . .", puisqu'en fait la "durée du transport", c'est-à-dire la période pendant laquelle la marchandise est sous la garde du transporteur est définie au paragraphe 2.

Article 5

a) L'article 5 paraît inutilement compliqué et n'est peut-être même pas indispensable : si le préjudice est imputable à des "risques particuliers" inhérents au transport d'animaux vivants, il est évident que le transporteur sera exonéré de toute responsabilité en vertu du principe général énoncé au paragraphe 1, puisqu'il n'y a pas eu faute de sa part.

b) La règle (par. 6) selon laquelle le transporteur est dégagé de toute responsabilité pour le préjudice résultant uniquement de mesures *raisonnables* prises pour sauver des biens pourrait donner lieu, dans la pratique, à divers litiges à propos des critères utilisés pour déterminer le caractère raisonnable des mesures ou pour délimiter les mesures prises pour sauver des vies, d'une part, et des biens, d'autre part; elle risquerait, en fin de compte, d'avoir des répercussions négatives sur l'application par les capitaines de navires transportant des marchandises des règles traditionnelles de la navigation maritime sur les secours à porter aux navires qui sont en détresse sur la mer.

c) Il serait bon d'examiner à la prochaine session de la CNUDCI la question de savoir s'il convient de maintenir, dans la nouvelle convention, la règle de législation maritime actuellement en vigueur relative à ce que l'on appelle "faute de navigation", en y apportant certaines rectifications pour en éliminer les imprécisions qui ont été jusqu'à présent à l'origine des principales difficultés dans l'application de cette règle : sous sa forme modifiée, celle-ci pourrait prévoir que "le transporteur est exonéré de toute responsabilité pour les pertes ou dommages aux marchandises ou pour les retards dans la livraison de celles-ci s'il prouve que ces pertes, dommages ou retards sont imputables à une faute de navigation".

Bien entendu, une renonciation complète à cette règle impliquerait un accroissement considérable du risque pour le transporteur, une brusque augmentation du coût d'affrétement des navires, etc.; cependant, on n'a pas encore étudié d'une manière appropriée les conséquences économiques de cette nouvelle répartition des risques.

Article 6

a) Parmi les différentes variantes proposées dans le projet, c'est la variante D qui paraît offrir la meilleure base de discussion (avec la sous-variante x — "le fret").

b) Il serait utile de prévoir dans cet article (en s'inspirant du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 ou de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968) une exception pour le cas où la nature et la valeur de la marchandise ont été déclarées par l'expéditeur et figurent dans le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport.

Article 8

D'après le projet, les règles sur la limitation de la responsabilité du transporteur sont inapplicables non seulement en cas d'actes intentionnels mais aussi d'actes commis "témérairement et en sachant que [des] dommages en résulteraient probablement". En fait, le terme "témérité" n'est qu'un mot différent pour désigner la notion de "négligence". Quant au membre de phrase "et en sachant que [des] dommages en résulteraient probablement", il serait extrêmement difficile, dans la pratique, de prouver que cette probabilité dépassait le cadre de ce que le transporteur savait ou pouvait prévoir. Dans la pratique, il pourrait se produire une situation dans laquelle des règles destinées à limiter la responsabilité du transporteur, découlant précisément d'une négligence de sa part (art. 5, par. 1), se révéleraient inapplicables par suite . . . de sa négligence.

En raison des considérations qui précèdent, il conviendrait de supprimer, dans les deux phrases de l'article 8, les mots "soit" et "soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement".

Article 9

a) Au paragraphe 1 de cet article (ou à l'article 15), il faudrait stipuler qu'un transport de marchandises en pontée doit être mentionné dans le connaissement : cette indication est importante aussi bien pour les relations entre le transporteur et le propriétaire des marchandises qu'entre l'expéditeur (vendeur) et le destinataire (acheteur), en particulier pour ce qui est de l'assurance des marchandises, les comptes entre les banques, etc.

b) Au paragraphe 1, il faudrait préciser également quel est le pays dont la législation est en cause (par exemple, le "pays du port de chargement").

c) Le paragraphe 3 ne paraît pas être rédigé de façon assez claire; il faudrait notamment, lorsqu'il sera remanié, exprimer d'une manière plus précise l'idée maîtresse de sa première phrase qui, semble-t-il, est que les dispositions de l'article 6 (ainsi que celles de l'article 8) sont également applicables lorsque les marchandises ont été irrégulièrement chargées sur le pont et que les pertes, les dommages ou le retard dans la livraison sont exclusivement dus au transport en pontée des marchandises.

Article 11

Afin de mieux différencier les situations prévues dans cet article et dans l'article 10, on pourrait, au début du paragraphe 1 de l'article 11, préciser qu'il vise les cas où le contrat de transport contient une *réserve spéciale* (au lieu de "prévoit") stipulant que le transporteur n'effectuera qu'une partie concrètement *déterminée* du transport (au lieu, simplement, d'une "partie" du transport).

Article 16

Au paragraphe 1, on sous-entend, sans l'énoncer directement, le droit pour le transporteur d'inclure dans le connaissement, dans certaines conditions déterminées, une réserve visant les données relatives aux marchandises dont il a des raisons de douter ou qu'il n'a pu contrôler. Il faudrait donc compléter la fin de ce paragraphe en indiquant clairement que, dans les conditions mentionnées plus haut, "le transporteur peut inclure dans le connaissement une réserve appropriée avec mention spéciale de ces raisons ou des inexactitudes, ou de l'absence de moyens suffisants de contrôle".

Article 17

Il conviendrait de supprimer les paragraphes 3 et 4 de cet article, étant donné que les questions visées au paragraphe 3 peuvent être réglées selon les normes du droit interne sans porter préjudice aux objectifs de l'unification et que celles visées au paragraphe 4 peuvent être réglées de façon tout à fait satisfaisante en appliquant l'article 8.

Article 19

a) Les paragraphes 1, 2 et 5 de cet article font commencer à des moments différents le délai dont dispose le destinataire pour donner un avis par écrit au transporteur : il s'agit du moment "où les marchandises sont [ou "ont été"] remises au destinataire" (par. 1 et 5) et du moment "où la livraison a été achevée" (par. 2).

Etant donné le sens différent donné à ces notions dans le projet de convention (voir art. 4), il serait bon de parler, dans le paragraphe 2 également, de "marchandises . . . *remises* au destinataire".

b) Au paragraphe 6, il serait opportun de préciser que l'avis adressé au transporteur est réputé valable également à l'égard d'un transporteur substitué qui participe à la réalisation du transport.

Article 20

Il faudrait rédiger le paragraphe 3 en s'inspirant du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises de 1974, qui stipule que "le débiteur peut à tout moment, pendant le cours du délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier. Cette déclaration peut être renouvelée".

Article 21

Cet article indique toute une série d'organes juridictionnels situés dans différents pays, qui pourraient

connaître des actions découlant du contrat de transport et dont le choix dépendrait entièrement du demandeur, ce qui, pour le défendeur, créerait une situation très incertaine.

Il est manifeste qu'une telle disposition s'écarte du principe de l'égalité des parties, du juste équilibre de leurs droits et de leurs intérêts.

Cette disposition serait en outre incompatible avec les accords internationaux conclus par de nombreux pays, qui énoncent des règles impératives fixant la compétence des organes de ces pays pour connaître des litiges, y compris les litiges liés au transport maritime des marchandises (par exemple, la Convention en matière d'arbitrage de 1972, qui a déjà été ratifiée par huit pays membres du CAEM).

Quant à la disposition concrète du paragraphe 2 sur la saisie des navires, il serait indispensable, si elle était maintenue, d'indiquer très clairement que cette règle ne saurait s'appliquer aux navires d'Etat.

Compte tenu de tout ce qui précède et du fait que le problème de la juridiction ("délimitation de la compétence internationale"), problème distinct et très complexe, sort du cadre de la réglementation de la nouvelle convention, il serait plus judicieux de s'abstenir d'y inclure cet article et de laisser aux législations nationales le soin de régler ce problème, sans que cela porte préjudice aux objectifs de l'unification.

Une autre solution consisterait à prévoir que la règle touchant la compétence énoncée aux alinéas *a* à *d* du paragraphe 1 ne s'applique que lorsque le contrat de transport ne précise pas quel est le tribunal compétent.

Article 22

Les observations formulées à propos de l'article 21 (voir plus haut), s'appliquent également à l'article 22 relatif à l'arbitrage. En outre, les dispositions de l'article 22, qui prévoient une "multiplicité" des lieux possibles d'arbitrage, laissent encore plus de latitude pour un choix arbitraire de la part du demandeur que les dispositions de l'article 21 sur la compétence judiciaire (en ce qui concerne le lieu précis où se déroulera la procédure d'arbitrage; sa forme — arbitrage "*ad hoc*" ou institutionnalisé, etc.).

L'adoption de l'article 22 pourrait conduire dans la pratique, en matière de contrats de transport maritime, à renoncer à la procédure d'arbitrage dont l'utilité est aujourd'hui largement reconnue, y compris dans le cadre de l'ONU, et qui, entre autres, se distingue de la procédure judiciaire par une souplesse et une simplicité plus grandes et par des frais sensiblement moindres.

Compte tenu des considérations qui précèdent, il conviendrait soit de supprimer complètement cet article dans le projet, soit de se borner à y reconnaître la validité des clauses compromissoires contenues dans les contrats de transport maritime.

III. — Observations des institutions spécialisées

Organisation de l'aviation civile internationale

[*Original : anglais*]

Nous n'avons aucune observation particulière à formuler sur le projet d'articles établi par le Groupe de travail, mais nous vous communiquons pour information des exemplaires des quatre Protocoles portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 et de ladite convention amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 — Protocoles adoptés par la Conférence internationale sur le droit aérien qui s'est tenue sous les auspices de l'OACI à Montréal du 3 au 25 septembre 1975[1]. Ces instruments ont été adoptés à la majorité de plus des deux tiers de la Conférence, qui était composée de délégations de 67 Etats.

Le Protocole de Montréal n° 4 peut présenter un intérêt particulier pour le Groupe de travail, puisqu'il traite principalement du transport aérien des marchandises. Les points les plus importants dans cet instrument sont :

a) La simplification de la documentation permettant de substituer à la lettre de transport aérien "tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter", afin de rendre possible le traitement électronique sur ordinateur des données (art. III);

b) L'introduction du régime de la "responsabilité stricte" du transporteur, sauf dans un nombre limité de cas (art. IV);

c) La limite de responsabilité pour le transport de marchandises n'a pas été relevée; toutefois, cette limite n'est pas exprimée en or mais en droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international; néanmoins, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international peuvent déclarer que dans les procédures judiciaires sur leur territoire, la limite de responsabilité sera exprimée comme précédemment en francs Poincaré correspondant à 65,5 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin (art. VII).

Extrait du Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS,

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention . . .,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

[1] Le texte intégral des Protocoles se trouve dans les publications suivantes de l'OACI : Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Signé à Guatemala le 8 mars 1971. OACI, 1971. Doc 8932. Protocole additionnel n° 1 . . ., signé à Montréal le 25 septembre 1975. OACI, 1975, Doc 9145. Protocole additionnel n° 2 . . ., signé à Montréal le 25 septembre 1975. OACI, 1975, Doc 9146. Protocole additionnel n° 3 . . ., signé à Montréal le 25 septembre 1975. OACI, 1975, Doc 9147. Montréal. Protocole n° 4 . . ., signé à Montréal le 25 septembre 1975, OACI, 1975, Doc 9148.

Chapitre premier

AMENDEMENTS À LA CONVENTION

Article premier

. . .

Article II

. . .

Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (art. 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants :

"Section III. — Documentation relative aux marchandises

"Article 5

"1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.

"2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

"3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

"Article 6

"1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

"2. Le premier exemplaire porte la mention 'pour le transporteur'; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention 'pour le destinataire'; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

"3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

"4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur."

"Articles 7 à 16

". . ."

Article IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

"Article 18

"1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

"2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

"3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

"*a*) La nature ou le vice propre de la marchandise;

"*b*) L'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;

"*c*) Un fait de guerre ou un conflit armé;

"*d*) Un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

"4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

"5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien."

Articles V et VI

. . .

Article VII

A l'article 22 de la Convention :

a) A l'alinéa 2, *a*, les mots "et de marchandises" sont supprimés.

b) Après l'alinéa 2, *a*, l'alinéa suivant est inséré :

"*b*) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison."

c) L'alinéa 2, *b*, devient l'alinéa 2, *c*.

d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré :

"6) Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie contractante qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette haute partie contractante.

"Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2, *b*, de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause."

Articles VIII a XXV

. . .

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

Organisation internationale du Travail

[*Original : anglais*]

De l'avis de l'OIT, la fusion des articles 5 et 7 du projet de convention permettrait d'assurer la protection des préposés et mandataires du transporteur que l'OIT s'est toujours efforcé de garantir dans toutes les conventions de ce type.

IV. — Observations d'autres organisations intergouvernementales

Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)*

[*Original : français*]

A. — *Observations de fond*

Article 5, paragraphe 1

Nous suggérons de libeller ces dispositions comme suit :

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

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

Motifs

Il nous semble au moins inutile de lier *a priori* la responsabilité du transporteur pour retard à la condition que "l'événement qui a causé le retard à la livraison ait eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4".

D'une part, la personne qui invoque la responsabilité du transporteur pour retard pourrait avoir des difficultés à prouver, *in concreto*, quel était l'événement qui a causé le retard, car il ne peut pas contrôler le processus de transport; d'autre part, si le retard a été causé par un événement qui se situe avant la prise en charge de la marchandise par le transporteur, celui-ci sera toujours libre de prouver que lui-même, ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées de lui pour éviter le préjudice causé par le retard.

En outre, dans la Convention de Varsovie qui, dans une certaine mesure, a servi de modèle à l'élaboration des dispositions en question, la règle de base relative à la responsabilité du transporteur pour retard ne prévoit pas non plus la condition dont il est question dans le texte de l'article 5, paragraphe 1, du projet.

Il serait préférable d'établir, d'une part, une clause distincte relative à la responsabilité du transporteur et, d'autre part, une autre clause déterminant les conditions dans lesquelles le transporteur peut se décharger de sa responsabilité.

Article 5

Nous suggérons d'insérer la clause ci-après comme paragraphe 2 (nouveau) :

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

En cas d'adoption de notre suggestion relative à l'article 5, paragraphe 1 ci-dessus, ce texte devrait être limité aux cas de perte et d'avarie et il devrait être rédigé comme suit :

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

Motifs

D'après la règle générale de preuve "*asserenti incumbit probatio*", la personne invoquant la responsabilité du transporteur, c'est-à-dire l'ayant droit, devrait prouver non seulement qu'il y a eu perte, dommage ou retard pendant le transport, mais également que l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur au sens de l'article 4.

Bien que l'ayant droit ne puisse pas contrôler le processus de transport et qu'il ne connaisse pas, en général, l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard, l'administration de la preuve susindiquée ne lui causera pas de difficultés notables, lorsqu'il pourra démontrer que la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant le transport; en effet, il arrive le plus souvent que l'événement dommageable et son effet (c'est-à-dire la perte, le dommage, l'avarie ou le retard) se produisent simultanément ou à peu près.

Dans des cas plus rares, où une telle coïncidence ne résulte pas d'une façon évidente des circonstances de

* Des observations additionnelles de l'OCTI figurent plus bas dans le présent volume; deuxième partie, IV, 2.

l'espèce, l'ayant droit pourrait avoir de graves difficultés de preuve; il nous semblerait donc plus équitable de prévoir une présomption mettant à la charge du transporteur — qui est beaucoup mieux renseigné sur le déroulement du transport — le soin de fournir la preuve que l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard, *n'a pas eu lieu* pendant le transport. Lorsque, par exemple, des animaux vivants périssent empoisonnés pendant le transport, il serait inéquitable d'obliger l'ayant droit à prouver que l'intoxication a eu lieu pendant le transport et non pas avant la remise au transport.

Article 6

Nous suggérons d'adopter, en principe, la variante "B"; toutefois, la disposition sous le paragraphe 1, alinéa *b*, devrait être complétée comme suit :

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

Motifs

Il nous semble indiqué de prévoir, en principe, une limite d'indemnité distincte (et en général plus basse) en cas de dommages causés par le retard, étant donné qu'on peut exiger une diligence plus grande de la part du transporteur en vue de conserver la marchandise en bon état que pour le respect du délai de livraison. Néanmoins, cet argument paraît être moins pertinent en cas de transport des marchandises périssables.

Le texte de la disposition du paragraphe 1, alinéa *a*, de la variante B donne l'impression que la limite d'indemnité qui y est prévue est applicable même dans les cas où la perte ou l'avarie a été causée par le retard à la livraison. Si nous sommes bien renseignés, telle était l'intention du Groupe de travail. Cependant, le texte de l'alinéa *b* peut être interprété dans le sens que la limite qui y est prévue s'applique à tout préjudice causé par le retard.

La rédaction suggérée permettrait d'éviter des litiges sur cette question très importante.

L'adoption de la variante B favoriserait, en outre, une certaine harmonisation avec les Conventions CIM et CMR.

Article 20, paragraphe 1

Nous suggérons de prévoir un délai d'un an.

Motifs

Le délai d'un an paraît d'autant plus suffisant que le paragraphe 3 de cet article prévoit la possibilité de prolonger ce délai.

En outre, l'adoption d'un délai d'un an favoriserait l'harmonisation des droits de transports des différents modes de transport (le délai de prescription générale selon la CIM et la CMR est d'un an).

B. — *Observations d'ordre rédactionnel*

Article 1, paragraphe 4

Les mots "une unité de transport similaire" devraient être remplacés par les mots "un engin de transport similaire".

Motifs

L'expression suggérée correspond mieux à l'expression anglaise "*similar article of transport*"; en outre, à l'article 6 du projet, dans le texte français des variantes C, D et E, les mots anglais "*similar article of transport*" ont été traduits par "engin" (sans doute, il serait préférable, même dans ces textes, de parler d'"engins *de transport*").

Article 4, paragraphe 2, alinéa b

Il nous semblerait préférable de remplacer les mots "aux usages particuliers à ce commerce" par les mots "aux usages particuliers au commerce considéré".

Motifs

Le texte suggéré correspond mieux au texte anglais; en outre, on ne voit pas clairement à quoi renvoie le mot "ce" dans le texte actuel.

Article 5, paragraphe 1

a) Le mot "dommage" devrait être remplacé par le mot "avarie".

Motifs

Toutes les autres conventions relatives aux transports parlent de la responsabilité du transporteur pour perte et "*avarie*" :

CIM, art. 27, par. 1;

CMR, art. 17, par. 1;

Convention de Varsovie, art. 18, par. 1.

Le code de commerce français, art. 105, se sert également de cette expression.

Le mot "avarie" figure également à l'article 11, paragraphe 2, du projet de convention.

Si on donnait suite à cette suggestion, tous les passages analogues devraient être adaptés en conséquence.

b) Le mot "préjudice" devrait être remplacé par les mots "la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison".

Motifs

Dans le texte anglais figurent à cet endroit les mots "*loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery*". La traduction suggérée correspond exactement aux termes utilisés en anglais.

Nous pensons en outre que le retard à la livraison ne peut être considéré *a priori* comme un préjudice; il *peut*

en résulter un préjudice, mais ce n'est pas nécessairement le cas.

Le texte anglais distingue très clairement entre trois notions :

— *L'événement* qui a causé la perte, le dommage ou le retard à la livraison,

— *La perte, le dommage ou le retard à la livraison,*

— *Le préjudice* causé par la perte, le dommage ou le retard à la livraison;

et nous ne voyons pas de raisons valables pour ne pas reproduire ces notions dans le texte français, telles qu'elles figurent dans le texte anglais.

Article 5, paragraphe 4

Nous suggérons la rédaction ci-après :

"En cas d'incendie, le transporteur ne sera responsable qu'à condition que le demandeur . . .".

Motifs

La responsabilité du transporteur pour dommages causés par incendie est de toute façon engagée par la règle générale prévue au paragraphe 1 de cet article; la rédaction suggérée explicite mieux qu'il s'agit ici d'une exception à la règle générale.

Article 5, paragraphe 5

La fin du texte de ce paragraphe ne correspond pas fidèlement au texte anglais; dès lors, il faudrait le compléter comme suit :

". . . Il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins *qu'il n'y ait preuve* que la perte, le dommage ou le retard résulte, *totalement ou partiellement*, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

Article 5, paragraphe 7

Le mot "préjudice" devrait être remplacé, à trois endroits, par les mots "la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison".

Motifs

Dans le texte anglais, on trouve trois fois l'expression "*loss, damage or delay in delivery*", et le texte suggéré correspond exactement à ce texte anglais; il serait préférable d'appliquer une terminologie uniforme dans les deux textes anglais et français; en outre, le retard à la livraison ne cause pas toujours un préjudice (voir également notre observation relative à l'article 5, paragraphe 1, sous point *b*).

Article 6, variante B

Le texte français du paragraphe 1, alinéa *a*, paraît plus complet que le texte anglais; à notre avis, le texte anglais devrait être complété comme suit :

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

Article 7

Le texte du paragraphe 1 devrait être complété comme suit :

"1. Les exonérations et limitations *de la responsabilité* prévues . . ."

Motifs

Adaptation au texte anglais, plus complet.

Article 8

Nous suggérons de remplacer, à trois endroits, le mot "dommage" par le mot "préjudice".

En outre, il nous paraîtrait indiqué d'utiliser, dans le texte anglais, l'expression "*loss, damage or expense*" au lieu de parler de "*damage*".

Ces modifications nous paraissent nécessaires pour conserver une terminologie uniforme dans toute la convention.

Article 9, paragraphe 1

Nous suggérons de rédiger la fin de ce paragraphe comme suit :

". . . aux usages particuliers au commerce considéré ou aux règlements en vigueur."

Motifs

Le texte suggéré correspond mieux au texte anglais; en outre, on ne voit pas clairement à quoi renvoie le mot "ce" dans le texte actuel.

Article 13, paragraphe 1

Les mots "leur caractère dangereux" devraient être remplacés par les mots "la nature du danger".

Motifs

Le texte suggéré correspond mieux au texte anglais, qui paraît être plus correct.

Article 15, paragraphe 1

Nous suggérons de rédiger la phrase introductive comme suit :

"1. Le connaissement doit contenir *notamment* les indications suivantes :"

Motifs

La rédaction proposée nous paraît plus souple.

Article 15, paragraphe 1, alinéa f

Nous suggérons la rédaction ci-après :

"f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises *par le transporteur* au port de chargement."

Motifs

Adaptation au texte anglais.

Article 16, paragraphe 1

a) Les mots "d'unité" devraient être remplacés par les mots "de pièces".

Motifs

Adaptation à la terminologie de l'article 15, paragraphe 1, alinéa *a*.

b) Nous suggérons d'adapter le texte français au texte anglais comme suit :

". . . prise en charge *ou mise à bord, lorsqu'un connaissement embarqué a été délivré*, ou qu'il n'a pas eu les moyens . . ."

Article 17, paragraphes 1, 2 et 4

Les mots "de toutes pertes, dommages ou dépenses" devraient être remplacés par les mots "de tout préjudice".

Motifs

Respecter l'uniformité de la terminologie dans toute la convention (voir notamment le texte de l'article 5, paragraphe 1).

Article 21, paragraphe 2, alinéa b

Nous suggérons la rédaction ci-après :

"Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si la garantie est suffisante *ainsi que sur toutes autres questions relatives à la garantie*."

Motifs

Le texte français actuel ne correspond pas exactement au texte anglais.

V. — Observations d'autres organisations internationales

*Chambre internationale de la marine marchande**

[*Original : anglais*]

PRÉAMBULE

La révision proposée aura des effets dans plusieurs domaines :

A. — *Economique*

Ce qui est proposé, c'est d'étendre considérablement la responsabilité du transporteur, ce qui revient pratiquement à en transférer la charge de l'assureur des marchandises à l'assureur du transporteur. L'élément coût doit être pris en considération lorsqu'on examine les effets de ce transfert, notamment en ce qui concerne la situation mondiale de l'assurance. En attribuant une lourde responsabilité au transporteur, on accroît le coût de ses activités et, en définitive, les taux de fret. Il ressort clairement de toutes les études qui ont été effectuées qu'on ne peut s'attendre à une diminution proportionnelle du coût de l'assurance des marchandises. A ce sujet, il convient de se reporter à l'étude réalisée par le secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises, publiée le 9 mai 1975 sous la cote TD/B/C.3/120, et en particulier au paragraphe 176 du chapitre 8 de la première partie de ce document, reproduit ci-après :

"Dernière considération et non des moindres : laisser aux transporteurs le soin de prendre la totalité de la garantie d'assurance pour les pertes et dommages à la marchandise — alors que la majorité sont des armateurs d'un petit nombre de pays à économie de marché — entraînerait une concentration plus grande encore de l'assurance maritime entre les mains des marchés d'assurances des pays développés. Un tel résultat serait nuisible aux jeunes marchés d'assurances des pays en voie de développement et serait nettement contraire à la recommandation 42 (III) adoptée à la troisième session de la CNUCED à Santiago du Chili (mai 1972), aux termes de laquelle (par. 1) : "les pays en voie de développement devraient prendre des mesures pour que leurs marchés nationaux d'assurances soient à même de couvrir — en tenant compte aussi bien des intérêts économiques nationaux que des intérêts assurés — les opérations d'assurances requises pour leurs activités économiques, *y compris leur commerce extérieur*, dans la mesure où cela est techniquement faisable"."

La suppression de l'incendie et de l'erreur de navigation comme causes d'exonération, et la stipulation expresse d'une responsabilité pour retard, ainsi que les modifications dans l'attribution de la charge de la preuve aboutiront à une situation se rapprochant de la responsabilité objective. Toutes les études montrent que cela n'est ni rentable ni souhaitable. Cela freinerait et même compromettrait gravement le développement des marchés d'assurances locaux, puisque, dans la majorité des cas, les transporteurs tendront à se couvrir contre les risques qu'on leur fait supporter auprès des assureurs internationaux traditionnels.

B. — *Juridique*

On signalera dans les observations détaillées qui suivent plusieurs cas où la nouvelle révision donnera certainement lieu à un contentieux long et coûteux. Cette révision introduit en effet des points de droit controversés et pose des problèmes de preuve extrêmement complexes qui vont à l'encontre des buts de simplification et de clarification recherchés. On ne pourrait justifier ces modifications que si l'on arrivait à montrer qu'elles entraîneraient des avantages économiques appréciables.

* Des observations additionnelles de la Chambre internationale de la marine marchande figurent plus bas dans le présent volume; deuxième partie, IV, 2.

C. — *Difficultés pratiques*

Dans plusieurs cas, les transporteurs font état de raisons pratiques qui rendraient difficile l'application des nouvelles règles et risqueraient de freiner l'innovation en matière de documents commerciaux, ce qui entraverait la mise au point de services de transport plus efficaces.

Il faut reconnaître qu'une convention de ce genre aurait probablement des répercussions considérables sur les documents pendant de nombreuses années.

Article premier

Paragraphe 4[1]

La définition du terme "marchandises" inclut les animaux vivants qu'écarte expressément la Convention de 1924. Le transporteur peut très bien ne pas être disposé à transporter des animaux à moins qu'il ne soit autorisé à conclure un contrat spécial à cette fin. Il y aurait lieu de se pencher sur les points suivants :

1. La surveillance de l'animal est fréquemment confiée à un accompagnateur.

2. Il existe des risques particuliers, en ce qui concerne notamment les soins (régime alimentaire, par exemple) à fournir aux animaux de prix. On ne peut prévoir le comportement des animaux dans les conditions d'encombrement, à bord d'un navire.

3. Il est extrêmement improbable qu'un tiers innocent ait à subir des dommages, étant donné que la propriété sera rarement, si elle l'est jamais, transmise par endossement du connaissement.

4. La preuve de la diligence est difficile à apporter. Il n'y a pas de possibilité d'autopsie.

5. Obliger pratiquement le chargeur à s'assurer contre ces risques par l'intermédiaire du transporteur est une méthode des moins économiques. Cela signifie que tous les animaux doivent être assurés de cette manière, que le chargeur le veuille ou non. Dans certains cas, le chargeur préférerait probablement se passer d'assurance dans la mesure où le coût de celle-ci, quelle que soit la méthode utilisée, ne se justifie pas sur le plan économique.

En vue d'éviter tout chevauchement avec la Convention d'Athènes, les bagages des passagers devraient être également exclus. La première phrase du paragraphe 4 devrait donc se lire comme suit : "Marchandises" signifie toute sorte de biens, à l'exception des animaux vivants et des bagages de passagers, ces derniers étant soumis au régime de responsabilité établi par la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, signée à Athènes le 13 décembre 1974."

[1] Pour les dispositions correspondantes, voir article premier, *c*, de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (ci-après dénommée "Convention de Bruxelles de 1924" ou "Convention de 1924").

Paragraphe 5[2]

Il ne semble pas qu'on puisse justifier l'inclusion de contrats négociés dans des conditions de libre marché lorsque le chargeur est dans une position au moins aussi forte que le transporteur. Le transport de biens comme les effets personnels, les voitures d'occasion, les marchandises expérimentales et les véhicules chargés à bord de ferry-boats ne relève pas des Règles de La Haye.

Dans ces cas, la valeur des biens transportés est subjective ou difficile à apprécier, ce qui rend la détermination des taux d'assurance si délicate que la prime est toujours calculée compte tenu d'un important élément d'incertitude. Le chargeur peut prendre cette incertitude à son compte.

On peut aussi se demander si la définition englobe les contrats relatifs au transport d'un volume important de marchandises.

Il est recommandé d'exclure ces catégories. Cela pourrait être réalisé au moyen de la proposition suggérée pour l'article 2.

Article 2

Article 2 dans son ensemble[3]

Cet article aurait pour effet de réduire considérablement les cas où le transport de marchandises sous connaissement se ferait autrement qu'en vertu d'un type de connaissement conforme aux Règles de La Haye. Les transporteurs sont en principe disposés à se conformer aux conditions prévues dans les Règles de La Haye lorsqu'un connaissement est le document qui convient, mais l'application de ces règles à tous les contrats de transport de marchandises par mer semble poser des restrictions superflues à l'innovation en matière commerciale. Ce serait une erreur de supposer que le chargeur a toujours le besoin ou le désir d'une protection.

Par exemple, l'exécution des contrats relatifs au transport d'un volume important de marchandises ainsi que le transport de marchandises expérimentales et de biens sans valeur commerciale se font en dehors des Règles de La Haye, à la satisfaction de tous les intéressés. On recommande donc de réintroduire dans le texte de cet article les paragraphes suivants :

> "Lorsqu'il n'est pas émis de connaissement ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document attestant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur.
>
> "Aux fins du présent article, les contrats portant sur le transport d'une certaine quantité de marchan-

[2] Les observations relatives à ce paragraphe sont également applicables à l'article 2 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Pour les dispositions correspondantes, voir articles premier, *b*, et 6 de la Convention de Bruxelles de 1924.

[3] Pour les dispositions correspondantes, voir article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 et article 5 du Protocole du 3 février 1968, portant modification de cette Convention (ci-après dénommé Protocole de Bruxelles de 1968).

dises pendant une certaine période sont considérés comme des contrats d'affrètement."

Paragraphe 4[4]

Il faudrait ajouter les mots "lorsque ce dernier n'est pas l'affréteur" à la fin du paragraphe 4 de l'article 2, pour éviter toute ambiguïté dans le cas où un formulaire de connaissement serait utilisé comme reçu dans un contrat d'affrètement.

Article 4

Paragraphe 1[5]

Cette disposition accroît considérablement la responsabilité du transporteur. Sous le régime antérieur, le transporteur acceptait d'être responsable à compter de l'opération du chargement jusqu'à celle du déchargement. Le transporteur serait dorénavant tenu d'accepter d'être responsable à partir du moment où il prend en charge les marchandises jusqu'au moment où il en effectue la livraison. Cette disposition aurait essentiellement pour effet de faire garantir cette responsabilité non plus par l'assureur des marchandises mais par celui du transporteur. Elle provoquerait aussi incontestablement à l'avenir un état d'incertitude et un contentieux considérable et coûteux. Il n'est aucunement certain que tous les litiges jugés dans les divers pays aboutiraient aux mêmes résultats, et le propriétaire des marchandises, s'il est avisé, devra selon toute probabilité s'assurer comme si le régime actuel était encore en vigueur. Les marchandises seraient donc doublement assurées pour une partie considérable du temps de transport, ce qui en accroîtrait incontestablement le coût.

Paragraphe 2

Souvent, le transporteur "ayant pris les marchandises en charge" n'est pas la personne qui a "la garde des marchandises". Il peut avoir en effet à les remettre aux autorités portuaires ou à un entrepôt au port de chargement ou à un port intermédiaire, et cesser ainsi d'en avoir la garde ou le contrôle.

Là aussi, ce ne sera plus l'assureur des marchandises qui devra couvrir les risques correspondants mais le transporteur, dont on accroîtra ainsi les risques globaux. Cela aboutira à une augmentation du coût de l'assurance pour le transporteur, que celui-ci répercutera en fin de compte sur les taux de fret. Il y a également lieu de noter que cette disposition rendra le transporteur responsable dans des cas où il n'a pas la garde des marchandises, et où, par conséquent, un accroissement de responsabilité ne peut entraîner une amélioration de ses services.

On pourrait limiter les occasions de litige en définissant la "prise en charge" des marchandises aussi clairement que la "livraison". Il y aurait donc lieu de modifier le début du paragraphe 2 de l'article 4 comme suit :

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

"*a*) En remettant les marchandises . . . etc."

Article 5

Paragraphes 1, 2 et 4[6]

On attribue au transporteur la charge de prouver qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Les transporteurs pourraient reconnaître qu'une attribution plus stricte de la charge de la preuve se justifie dans des cas où la cause relève principalement de la compétence du transporteur lui-même. Le libellé proposé s'éloigne cependant trop des dispositions initiales et conduit à un noveau type de responsabilité se rapprochant d'une responsabilité objective.

Si le transporteur a encore une possibilité réduite de s'exonérer en cas d'incendie (voir par. 4 de l'article 5 du projet de convention), il ne peut plus s'exonérer en cas d'erreur de navigation ou de faute d'administration. Ici encore, cela revient, dans une grande mesure, à faire passer la couverture de risques d'un assureur à un autre.

Le chargeur a intérêt à ce qu'on attribue au transporteur une responsabilité suffisante pour l'inciter à prendre dûment soin des marchandises. Cet objectif est suffisamment garanti en cas d'incendie ou d'erreur de navigation puisqu'il correspond alors au propre intérêt du transporteur. Il ne sert à rien d'attribuer au transporteur des responsabilités n'ayant pas pour effet d'améliorer ses services tout en augmentant ses risques jusqu'à un point où il lui sera difficile de s'en garantir, ce qui ne peut aboutir qu'à accroître le coût du commerce mondial. Le nombre d'impondérables fait qu'il est pratiquement impossible de déterminer l'augmentation de ce coût sur une base internationale. On peut cependant affirmer que l'existence d'incertitudes mènera inévitablement à des taux plus élevés.

Il y a lieu de noter que les chargeurs, les transporteurs et les assureurs sont tous opposés à cette proposition.

La CNUDCI devrait examiner soigneusement les aspects économiques des modifications proposées et s'assurer que ces changements n'auront pas pour effet d'accroître les taux de fret sans que les primes d'assurance des marchandises diminuent dans les mêmes proportions. Si elle se rendait compte qu'il y a là un risque réel, la CNUDCI devrait conserver les causes d'exonération prévues dans la Convention de 1924 dans

[4] Pour les dispositions correspondantes, voir articles 5 et 6 de la Convention de Bruxelles de 1924.

[5] Pour les dispositions correspondantes, voir article premier, *e*, de la Convention de Bruxelles de 1924.

[6] Pour les dispositions correspondantes, voir articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles de 1924.

la mesure où elles permettent d'éviter ces inconvénients.

Il a fallu plusieurs décennies de litiges pour que l'on parvienne à déterminer le sens des mots "diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité", qui sont d'ailleurs encore interprétés de manière différente selon les juridictions. Seuls les avocats considéreront sans appréhension les litiges auxquels pourra donner lieu la détermination du sens des mots "toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences".

On recommande donc de remplacer les paragraphes 1 et 2 de l'article 5 par les dispositions suivantes :

"*Article 5, paragraphe 1.* Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises, si l'événement qui a causé le préjudice s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, et résulte d'une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

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

"*Article 5, paragraphe 2.* Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage résultant d'une négligence ou d'un défaut dans la navigation du navire, ou d'un incendie, à moins qu'il ne soit prouvé que l'événement ayant provoqué la perte ou le dommage a été causé par le fait ou la faute du transporteur."

Paragraphe 3

Même lorsqu'on sait où se trouvent les marchandises, il peut être parfois impossible de les livrer dans un délai de 60 jours. Il est recommandé d'ajouter à ce paragraphe la phrase suivante : "Si à l'expiration des 60 jours le transporteur peut déterminer le lieu où se trouvent les marchandises, l'ayant droit ne peut considérer les marchandises comme perdues avant un nouveau délai de 60 jours".

Paragraphe 5

Même si on n'acceptait pas l'amendement proposé pour le paragraphe 4 de l'article premier, il conviendrait de modifier le libellé du paragraphe 5 de l'article 5 pour en éliminer certaines ambiguïtés. On propose le texte suivant :

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

"*a*) D'instructions particulières ou de l'absence d'instructions de la part du chargeur.

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

Paragraphe 6[7]

La cause d'exonération ici visée ne s'applique qu'aux mesures prises pour éviter un événement ou ses conséquences. Si un retard découle du déroutement du navire en vue de déposer à terre un marin blessé dont la vie n'est pas en danger mais qui a besoin de soins médicaux urgents, le transporteur ne pourra s'exonérer en vertu des dispositions de ce paragraphe. Si, cependant, le transporteur ne déroute pas le navire, de nombreuses juridictions le tiendront pour responsable du fait de ne pas avoir accordé à l'intéressé la possibilité de recevoir des soins médicaux, et on ne manquera pas d'adresser au transporteur des critiques fondées sur des raisons humanitaires.

Ce paragraphe ne semble pas viser les mesures raisonnables prises en vue d'éviter un événement que l'on peut raisonnablement prévoir.

Un retard entraînant des dommages matériels peut être causé par un conflit du travail. Si la question est examinée sur le plan moral, ni le transporteur ni le chargeur ne seront normalement responsables. (Il serait intéressant mais coûteux de porter devant les tribunaux la question de savoir si un transporteur a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter une grève de marins.) Si la question est abordée d'un point de vue pratique, la responsabilité pour retard sera une occasion de plus de montrer les inconvénients d'une extension de la responsabilité du transporteur, qui conduit à une augmentation des coûts.

On recommande donc de modifier le paragraphe 6 de l'article 5 comme suit :

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

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

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

"*c*) D'un conflit du travail."

Article 6[8]

On ne peut faire d'observations définitives avant de connaître les propositions qui seront finalement retenues. On peut cependant faire les observations générales suivantes :

1. Le problème devrait être tranché sur la base de considérations purement pratiques. La Convention de 1924 offrait aux chargeurs la possibilité de déclarer une valeur plus élevée, ce qui permettait au transporteur de demander à son tour un taux de fret plus élevé. Cette

[7] Pour les dispositions correspondantes, voir article 4, 4, de la Convention de Bruxelles de 1924.

[8] Pour les dispositions correspondantes, voir article 4, 5, de la Convention de Bruxelles de 1924 et l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968.

possibilité a été rarement exercée étant donné que les taux demandés par les transporteurs étaient plus élevés que ceux qu'on pouvait obtenir auprès des assureurs de marchandises. (Les risques courus à bord d'un navire ne sont qu'une partie des risques couverts par l'assureur des marchandises, alors que la responsabilité du transporteur ne concerne presque exclusivement que ces risques.) Les risques de l'assureur du transporteur seront d'autant plus grands que les limites de responsabilité seront plus élevées. La pratique de l'assurance maritime montre que c'est là le moyen le plus onéreux d'améliorer la couverture des risques et que le coût des marchandises ne pourra donc qu'augmenter à long terme.

2. La fixation de limites de responsabilité élevées reviendra à subventionner le chargeur de marchandises coûteuses au détriment du chargeur de marchandises de peu de valeur.

3. Des limites de responsabilité élevées augmenteront le total des risques du transporteur et amèneront l'assureur du transporteur à se réassurer à un prix élevé sur les marchés internationaux, usurpant ainsi en partie le rôle normal du chargeur.

4. Le paragraphe 189 de l'étude du secrétariat de la CNUCED (TD/B/C.3/120) est conçu comme suit :

> "En conclusion, s'il semble absolument nécessaire que la responsabilité de l'armateur soit clairement définie et facilement mise en œuvre, tout en permettant de réduire le contentieux au minimum — notamment en ce qui concerne les montants de cette responsabilité par colis, par unité ou par kilo — il n'est pas utile de retenir des montants de limitation qui soient plus élevés que la valeur réelle des marchandises ordinaires. Comme il a déjà été expliqué dans d'autres chapitres de la présente étude, une garantie globale de la responsabilité professionnelle du transporteur pour un montant total relativement élevé est généralement plus chère qu'une assurance de choses correspondant à la valeur exacte de chaque expédition. D'où la nécessité de maintenir la responsabilité globale par navire dans des limites assurables raisonnables, de manière que le coût cumulé de l'assurance de la marchandise et de la garantie de la responsabilité du transporteur s'établisse à son niveau le plus économique."

Article 7

Paragraphe 1[9]

S'ils sont bien compris dans les milieux d'affaires, les mots "sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle" ne sont pas d'une application universelle. On recommande d'ajouter, à la fin de cette disposition, les mots suivants : "ou autrement".

[9] Pour les dispositions correspondantes, voir article 3 du Protocole de Bruxelles de 1968.

Article 9

Paragraphe 10[10]

Il est généralement entendu qu'il est d'usage de transporter les conteneurs en pontée. Afin d'éviter tout malentendu, il conviendrait d'ajouter à la fin du paragraphe 1 de l'article 9 la phrase suivante :

> "L'expédition en conteneurs est réputée emporter accord pour leur transport en pontée."

Paragraphe 4

Il devrait être possible de transporter des marchandises en pontée sans que ce transport soit considéré comme un acte téméraire au sens de l'article 8. Ce paragraphe devrait donc être supprimé.

Article 13

Paragraphe 1

Les transporteurs ont eu l'expérience de cas où on leur a remis des produits présentant des risques ou polluants sans leur en faire connaître la nature; on suggère que de tels produits soient assimilés à des marchandises dangereuses.

Les mots "si besoin est" et "chaque fois que cela est possible" devraient être supprimés car ils peuvent fournir des échappatoires à un chargeur négligent ou malhonnête.

On recommande de modifier le paragraphe 1 de l'article 13 comme suit :

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

Article 14

Paragraphe 1[11]

Pour plus de clarté, et afin d'harmoniser ce libellé avec celui qui a été proposé pour le paragraphe 2 de l'article 4, il y aurait lieu de modifier les premiers mots de ce paragraphe comme suit : "Lorsque les marchandises passent sous la garde du transporteur dans la zone portuaire . . ."

[10] Pour les dispositions correspondantes, voir article premier, *c*, de la Convention de Bruxelles de 1924.

[11] Pour les dispositions correspondantes, voir article 3, 3, de la Convention de Bruxelles de 1924.

Article 15

Article 15 dans son ensemble et paragraphe 1 de cet article[12]

Il n'est pas souhaitable de prévoir des dispositions fondées sur une pratique qui est en constante évolution. Ce sont les impératifs commerciaux des chargeurs et des banques qui déterminent le contenu d'un connaissement. L'article 16 donne au chargeur la protection voulue. Tout l'article 15 devrait donc être supprimé.

Quoi qu'il en soit, il est dans certains cas impossible de satisfaire à toutes les exigences de l'article 15. En particulier, l'alinéa *f* ne saurait être respecté dans le cas d'un chargement étalé sur plusieurs jours et ne conviendrait pas non plus dans le cas d'un connaissement "embarqué". L'alinéa *h* implique qu'il peut y avoir plus d'un exemplaire original. Or, on tend actuellement à réduire le nombre d'exemplaires d'un connaissement et à n'en considérer qu'un seul comme original. L'alinéa *k* pourrait provoquer des difficultés et entraîner la nécessité de documents supplémentaires si les marchandises étaient revendues.

Paragraphe 2[13]

Il conviendrait, pour les raisons exposées au sujet du paragraphe 1 de l'article 15, de supprimer les mots "la date ou les dates de chargement".

Article 16

Paragraphe 4

La seconde phrase aboutit à une conclusion illogique, en particulier dans le cas d'un affrètement où l'affréteur et le chargeur ne sont qu'une seule et même personne et où le connaissement n'est à l'origine qu'un reçu, le fait de ne pas mentionner le fret pouvant répondre au vœu légitime de l'affréteur. La présomption la plus raisonnable que l'on peut faire au moment de la négociation ultérieure du connaissement — transaction à laquelle le transporteur n'est pas partie — est que les transporteurs perçoivent un fret pour le prix de leurs services et qu'il doit exister une créance garantie par le privilège du transporteur. On suggère donc de supprimer ce paragraphe en vue de maintenir le régime actuel où le privilège du transporteur ne s'éteint que par un reçu explicite — la mention "fret payé" apposée sur le connaissement.

Article 17

Paragraphe 3

Nous estimons qu'il n'est ni souhaitable ni nécessaire que la convention envisagée traite des rapports entre le chargeur et le transporteur en ce qui concerne les lettres de garantie. Il y aurait donc lieu de supprimer ce paragraphe.

[12] Pour les dispositions correspondantes, voir article 3, 3, *a* et *c* de la Convention de Bruxelles de 1924.

[13] Pour les dispositions correspondantes, voir article 3, 7, de la Convention de Bruxelles de 1924.

Paragraphe 4

Dans le cas considéré, le transporteur pourra ou être l'innocente victime d'un employé malhonnête ou être déjà déchu du droit de limiter sa responsabilité en vertu de l'article 8. Il conviendrait donc de supprimer ce paragraphe.

Article 18

Si l'article 4 n'était pas modifié comme il a été suggéré de le faire, l'article 18 devrait être modifié comme suit :

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

Article 19

Paragraphe 5

On recommande que, si l'on doit prévoir une responsabilité en cas de retard, on ajoute au moins, à la fin de ce paragraphe, les mots : "ou à ses préposés ou mandataires".

Article 20

Paragraphe 1[14]

Les impératifs commerciaux demandent que l'on mette rapidement fin aux différends; il y a donc lieu de prévoir un délai d'un an, comme dans le cas des Conventions CIM[15] et CMR[16].

Article 21

Tout en comprenant les raisons des partisans de cet article, il nous semble ici aussi que l'on ait voulu trop bien faire. Il est recommandé de supprimer les alinéas *b*, *c* et *d* ou, si cette suggestion n'est pas acceptable, de supprimer au moins deux de ces alinéas, car le libellé actuel donnerait au demandeur une latitude excessive en matière d'élection de for et créerait des incertitudes qui entraîneraient à la longue une augmentation des coûts d'assurance.

Article 23

Paragraphe 3

Cette disposition est superflue et devrait donc être supprimée.

[14] Pour les dispositions correspondantes, voir quatrième alinéa de l'article 3, 6, de la Convention de Bruxelles de 1924 et article 1, 2, du Protocole de Bruxelles de 1968.

[15] Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 25 octobre 1962.

[16] Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, signée à Genève le 19 mai 1956.

Article 25

Paragraphe 2[17]

On recommande d'ajouter les mots "la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, signée à Bruxelles le 2 décembre 1971, ou . . .".

Comité maritime international (CMI)

[Original : anglais]

Pour permettre au CMI d'examiner les amendements à l'actuelle Convention internationale de Bruxelles de 1924 sur les connaissements et au Protocole de 1968 à ladite convention, la trentième Conférence internationale du CMI, réunie à Hambourg, a procédé à l'étude d'importantes questions de fond s'y rapportant, étude à l'issue de laquelle elle a adopté ses "Recommandations relatives aux Règles de La Haye". Ces recommandations, indépendamment d'une recommandation touchant la ratification immédiate du Protocole de 1968, ont porté sur les questions suivantes :

Durée de la responsabilité;

Fondement de la responsabilité;

Retard à la livraison;

Limitation de responsabilité;

Prescription.

Au cours des travaux du Groupe de travail de la CNUDCI, le CMI avait précédemment recommandé par écrit au Groupe de travail que la question des lettres de garantie ne soit pas traitée dans la Convention. Le CMI estime que les dispositions proposées risquent indirectement d'être interprétées comme une reconnaissance légale de l'emploi de ce type de lettres et, de surcroît, que la disposition proposée au paragraphe 3 de l'article 17 qui interdit tout recours du transporteur contre le chargeur, est inopportune, simpliste et inéquitable.

En 1974, le CMI et la Chambre de commerce internationale ont créé un Groupe de travail spécial pour étudier les incidences que des modifications apportées au régime de la responsabilité du transporteur pourraient avoir sur le coût du "risque"; le 8 octobre 1975, le Groupe de travail a présenté un rapport sur les conclusions auxquelles il était parvenu. Il y a lieu de noter que ces conclusions vont dans le même sens que les observations formulées par le Comité de l'assurance maritime des marchandises de la CNUCED lors de sa session, tenue à Genève en octobre-novembre 1975 (voir en particulier les projets de résolution publiés sous les cotes TD/B/C.3(VII)/SC/L.2, par. 3 et TD/B/C.3(VII)/SC/L.5, par. 3 ainsi que le projet de rapport TD/B/C.3(VII)/SC/L.6, par. 15).

Recommandations relatives aux règles de La Haye (adoptées par le CMI à sa trentième Conférence, tenue à Hambourg)

A la trentième Conférence du CMI, tenue à Hambourg du 1er au 5 avril 1974 et à laquelle des experts en droit maritime d'environ 30 pays ont pris part, certaines des principales questions étudiées à l'heure actuelle par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI ont été examinées. Les associations nationales du CMI avaient été préalablement invitées à faire connaître leurs vues et, en août 1973, le Sous-Comité international a adressé au Groupe de travail de la CNUDCI une réponse touchant certaines questions (par exemple, la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison).

Les présentes Recommandations tendent à exprimer les vues générales du milieu des transports maritimes. Elles constituent une synthèse des intérêts des transporteurs et des chargeurs. On s'est efforcé de suggérer des simplifications aux règles actuelles qui soient avantageuses pour toutes les parties. Le transfert du risque du transporteur au chargeur n'a pas été jugé digne d'intérêt en soi. Il existe bien entendu une relation étroite entre la répartition des risques et le fret. Une modification fondamentale de la répartition des risques au détriment du transporteur se traduira donc inévitablement par une augmentation du coût du transport.

Ratification du Protocole de 1968

Les règles et pratiques des transports maritimes sont en mutation constante et ce à bon droit. Lorsque l'unification du droit sera réalisée dans ce domaine au moyen de conventions internationales, il faudra veiller tout spécialement à élargir le champ d'application des règles et faire en sorte que l'uniformité qui existe actuellement au plan international ne soit pas compromise. Il importera également de vérifier le bien-fondé de toute proposition d'amendement du droit actuel et de s'assurer qu'elle rencontre l'agrément d'un grand nombre de pays.

La Conférence a estimé que le Protocole de 1968 portant modification de la Convention de 1924 sur les connaissements contient des améliorations importantes qui doivent être adoptées sans plus tarder. Ainsi, le Protocole de 1968 comporte des dispositions permettant d'éliminer certaines des difficultés rencontrées dans l'application de la limitation par unité au transport par conteneur en introduisant une "formule conteneur" selon laquelle les colis se trouvant dans le conteneur plutôt que le conteneur lui-même constituent des unités pourvu qu'ils aient été énumérés dans le connaissement. En outre, s'agissant des unités lourdes, la position des demandeurs est sensiblement améliorée grâce à la limitation par kilo (30 francs Poincaré) qui complète la limitation par unité. Les règles donnant aux préposés de l'armateur les mêmes droits en matière d'exonération et de limitation de responsabilité qu'à l'armateur lui-même sont également bien venues et s'imposent d'urgence de même que celles clarifiant la position des cessionnaires de connaissements de bonne foi. En outre, les dispositions concernant la possibilité de proroger le délai de prescription des actions ainsi que la limite précise de trois mois pour la prescription des actions récursoires sont nécessaires pour dissiper l'incertitude existant actuellement dans certains pays parties à la Convention et faciliter le règlement des réclamations. Pour ces raisons, le CMI a adopté la recommandation suivante :

Considérant

Que de nouvelles modifications aux Règles de La Haye allant au-delà de celles contenues dans le Protocole de 1968 sont souhaitables,

Qu'il s'écoulera inévitablement un certain temps avant qu'un accord international sur ces modifications ne soit acquis,

Que le commerce international a un besoin urgent de bénéficier des dispositions du Protocole de 1968, le CMI

Recommande que le Protocole soit ratifié dans les plus brefs délais.

Durée de la responsabilité[1]

Le principe des Règles de La Haye suivant lequel la durée de la responsabilité est limitée à la période allant du chargement à bord au déchargement (principe dit "de palan à palan") convient peut-être en cas de tramping, le transporteur n'ayant souvent pas d'installations

[17] Pour les dispositions correspondantes, voir article 4 du Protocole de Bruxelles de 1968.

[1] Article 4 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

propres pour entreposer les marchandises avant leur chargement ou après leur déchargement. Toutefois, la situation peut être tout à fait différente en ce qui concerne le trafic de lignes régulières, notamment lorsque le transporteur lui-même ne s'est pas séparé des marchandises au moment où les Règles de La Haye cessent de s'appliquer. Il est alors très difficile de savoir quelles sont les règles en matière de responsabilité du transporteur qui sont applicables et dans quelle mesure celui-ci a le droit de s'exonérer de toute responsabilité en vertu de diverses lois internes. Pour ces raisons, et dans l'intérêt d'une uniformité plus grande, le CMI a donné son accord de principe au projet de disposition actuel élaboré par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI et a adopté la recommandation suivante :

Considérant qu'en principe la responsabilité devrait s'étendre sur la totalité de la période pendant laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises et que, dès lors, une extension de la responsabilité du transporteur au-delà de la période couverte par les Règles de La Haye ("de palan à palan") est nécessaire, le CMI

Recommande que la durée de la responsabilité soit étendue pour couvrir la période pendant laquelle les marchandises ont été prises en charge par le transporteur : au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement, à condition cependant que, *en particulier*, les marchandises n'auront pas été présumées avoir été prises en charge par le transporteur :

Au port de chargement

Avant la réception effective par le transporteur pour embarquement par le chargeur;

Au port de déchargement

Si les marchandises, selon la loi ou les usages, ont été remises à une autorité ou un tiers approprié sur lesquels le transporteur ne peut exercer aucun contrôle.

Fondement de la responsabilité[2]

Soucieux de ne suggérer que des amendements susceptibles de profiter à tous les intéressés et de s'abstenir de proposer des modifications qui pourraient avoir des répercussions économiques fâcheuses, le CMI a accepté de limiter l'étendue de l'exonération actuelle du transporteur pour faute dans la conduite ou dans l'administration du navire mais de la *conserver* dans la mesure où elle vise des erreurs de navigation pure et simple.

Il est suggéré de supprimer l'élément "administration du navire" de l'exonération. Plusieurs pays parties à la Convention ont éprouvé des difficultés pour déterminer en quoi exactement "l'administration du navire" se distingue du "soin" et de la "garde" des marchandises. On estime que la suppression de cet aspect de l'exonération facilitera grandement le règlement des réclamations et évitera les litiges. En revanche, la suppression de l'exonération pour faute dans la conduite du navire impliquerait une modification fondamentale de la répartition actuelle des risques entre le transporteur et le propriétaire du chargement. Il convient également de ne pas oublier qu'une disposition expresse assujetissant le transporteur à une responsabilité pour retard à la livraison ajouterait encore à l'ampleur de cette modification. De même, la suppression de l'exonération pour incendie aurait des incidences importantes sur le partage actuel des risques. Le "compromis" suggéré par le Groupe de travail de la CNUDCI, qui tend à supprimer l'exonération pour incendie et à faire peser la charge de la preuve de la négligence du transporteur sur le chargeur ne suffirait pas à contrebalancer la modification apportée à la répartition des risques. Cela étant, il est certain que le montant des primes d'assurance protection et indemnisation que le transporteur devra acquitter augmentera et que, pour diverses raisons, il ne s'accompagnera pas d'une réduction correspondante des primes d'assurance des facultés. Les assureurs facultés ne récupèrent auprès des transporteurs que de 10 à 20 p. 100 des montants qu'ils ont versés aux chargeurs. Les *difficultés rencontrées pour évaluer* les chances accrues d'institution d'actions récursoires qui résulteront de la suppression des exonérations traditionnelles des transporteurs (à savoir faute dans la conduite et incendie), empêcheront les assureurs facultés de réduire le taux actuel des primes tout au moins jusqu'à ce qu'ils connaissent d'expérience les effets de la modification dans la pratique. De ce fait, la suppression des exonérations entraînera une *hausse des coûts d'assurance* aux dépens de tous les intéressés en cause.

En outre, pour bien faire ressortir qu'aucune modification fondamentale de la répartition des risques n'est envisagée, il est nécessaire de préciser clairement dans toute "formule de responsabilité générale" qu'elle est fondée sur la notion de négligence de façon à éviter qu'elle ne donne l'impression de reposer plus ou moins sur le principe de la "stricte responsabilité sans exception". C'est pourquoi le CMI a suggéré les recommandations suivantes :

1. *Considérant* que l'expression "administration du navire" s'est avérée difficile à interpréter et que, de plus, elle a donné lieu à de nombreux litiges,

Que sa suppression n'aurait pas de répercussions économiques sérieuses, le CMI,

Recommande la suppression de l'exonération pour faute "dans l'administration du navire".

2. *Considérant* que la suppression de l'exonération pour faute dans la "conduite du navire" aurait pour effet une augmentation générale des coûts du transport, car un élargissement de la responsabilité du transporteur entraînerait des hausses de fret sans réduction correspondante des coûts d'assurance de la marchandise, le CMI

Recommande le maintien de l'exonération pour faute dans la "conduite du navire".

3. *Considérant* que la suppression de l'exonération de responsabilité "pour incendie" entraînerait une augmentation générale des coûts du transport, un élargissement de la responsabilité du transporteur entraînerait des hausses de fret sans réduction correspondante des coûts d'assurance de la marchandise, le CMI

Recommande le maintien de l'exonération pour "incendie".

4. En outre, le CMI

Recommande que, si les dispositions actuelles des Règles de La Haye relatives à la responsabilité devaient être modifiées, il soit expressément prévu que dans toute nouvelle disposition à ce sujet la responsabilité du transporteur soit fondée sur la faute ou sur la négligence.

Retard à la livraison[3]

La question de savoir si les Règles de La Haye actuelles contiennent des dispositions touchant la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison est très controversée. En tout état de cause, il est clair qu'en cherchant à déterminer s'il existe une responsabilité pour retard à la livraison, il faut tenir dûment compte des incertitudes liées à la durée des transports par mer par rapport à celle des transports aériens et terrestres. Les raisons de rendre le transporteur maritime obligatoirement responsable d'un retard à la livraison peuvent varier grandement suivant le type de trafic, la durée du voyage et d'autres circonstances. Si une telle responsabilité peut sembler parfaitement naturelle en cas de trafic de lignes régulières sur des courts trajets, on peut se demander s'il doit en être de même en cas de tramping transocéanique, où les difficultés du transporteur sont souvent aggravées par son absence de contrôle sur les installations à terre. Néanmoins, le simple fait que les Etats qui sont parties aux Règles de La Haye actuelles ne sont pas d'accord sur l'interprétation à leur donner sur ce point suffit à justifier la nécessité de clarifier la question dans toute révision future de ces règles. Compte tenu du fait que les tribunaux de certains Etats parties à la Convention ont déjà accepté le principe de la responsabilité obligatoire du "transporteur des Règles de La Haye", en cas de retard à la livraison, principe qui, dans certains Etats, a déjà été consacré dans la législation interne donnant

[2] Article 5 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

[3] Article 5, par. 1 et 2, du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

effet aux Règles de La Haye, le CMI a suggéré les recommandations suivantes :

Considérant que la rédaction actuelle des Règles de La Haye ne contient aucune disposition particulière concernant la responsabilité pour retard à la livraison, mais que dans certains pays on a interprété les Règles comme incluant une telle responsabilité, le CMI

Recommande qu'il soit ajouté aux Règles de La Haye une disposition précise relative au retard à la livraison, appliquant les mêmes règles de responsabilité qu'en matière de perte ou avaries subies par les marchandises, mais que toute indemnisation supplémentaire devrait toujours être limitée aux préjudices directs et raisonnables qui pouvaient être normalement prévus par le transporteur au moment de la conclusion du contrat comme une conséquence probable du retard et limitée, en outre, à un montant n'excédant pas celui du fret. En aucun cas la responsabilité totale du transporteur pour perte ou avaries aux marchandises ou pour retard ne devrait être supérieure à celle qui aurait été applicable en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité est engagée.

Limitation de responsabilité[4]

Les praticiens du droit maritime savent que le libellé actuel des dispositions relatives à la limitation figurant dans les Règles de La Haye tend à être générateur de litiges, les demandeurs s'efforçant, souvent sans succès, de "briser" cette limitation. Il en résulte des frais qui ne profitent à personne et une incertitude touchant la limite maximum de la responsabilité encourue par le transporteur et, partant, des difficultés pour établir la couverture d'assurance nécessaire. Le CMI a donc manifesté sa préférence pour un nouveau texte qui clarifierait la question et a suggéré la recommandation suivante :

Considérant que l'objectif essentiel des dispositions relatives à la limitation de responsabilité est de clairement fixer la limite maximum de la responsabilité encourue par le transporteur, de façon à établir ainsi une base solide pour l'assurance d'une telle responsabilité, le CMI

Recommande que le transporteur ait toujours droit à limiter sa responsabilité sauf si la perte, l'avarie ou le retard ont été causés par ses propres actes ou omissions avec l'intention de provoquer un dommage ou témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Prescription[5]

Les dispositions relatives à la prescription des actions défavorisent toujours les demandeurs dans la mesure où elles tendent à les priver de recours alors même que, n'était le délai de prescription, ces actions auraient pu leur permettre d'obtenir satisfaction. Il s'agit là toutefois, d'une conséquence inévitable de toute règle relative à la prescription. La *raison d'être* des règles de prescription n'est pas en soi contestée mais il faut que celles-ci soient claires et faciles à utiliser dans la pratique. La *prorogation* du délai actuel d'introduction des actions n'est pas une garantie que les demandeurs agiront toujours en temps voulu; au contraire, les modifications de la période annale pourraient créer des incertitudes dans d'autres domaines — par exemple, celui de la législation nationale — quant au délai correct. En outre, le fait qu'un délai supérieur à un an sera peut-être nécessaire pour assurer le règlement de litiges ne signifie pas qu'il faille prévoir une prorogation du délai légal de prescription puisque celui-ci peut être prorogé par accord entre les parties. Tel est d'ailleurs souvent le cas dans la pratique. Pour éviter toute incertitude sur ce point, le Protocole de 1968 portant modification des Règles de La Haye prévoit expressément que pareil accord est possible. En conséquence, le CMI a suggéré les recommandations suivantes :

Considérant l'avantage du maintien d'une prescription annale bien établie, alliée au fait que cette période d'un an ne s'est pas avérée trop courte pour causer en pratique des difficultés, et la possibilité offerte aux parties par le Protocole de 1968 de prolonger la période de prescription par accord mutuel, le CMI

Recommande que la prescription annale soit maintenue.

[4] Articles 6 et 8 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

[5] Article 20 du projet de convention sur le transport des marchandises par mer.

Rapport du Groupe de travail mixte CMI/CCI sur la responsabilité et l'assurance

1. *Introduction*

Le Groupe de travail mixte a été créé en 1974 par le CMI et la CCI en vue d'entreprendre une étude statistique des effets que des modifications apportées au régime de la responsabilité du transporteur pourraient avoir sur le coût des "risques" (voir document 301/261 de la CCI en date du 18 mars 1974). Le Groupe de travail mixte a été prié de ne s'occuper d'abord que du transport maritime.

Le Pr Jan Ramberg, conseiller juridique principal du CMI, a été élu Président du Groupe de travail aux réunions duquel ont participé les experts suivants : MM. K. Schalling et J. C. Macé (Union internationale d'assurances transports); M. Descours (Chargeurs); M. C. W. Rees (CCI); M. G. B. Brunn (Deutscher Transport Versicherung-Verband e.v.); M. R. M. F. Duffy (Chambre internationale de la marine marchande); M. N. M. Hudson (Institute of London Underwriters); Mlle Claire Legendre (Syndicat des sociétés françaises d'assurances maritimes).

Le Groupe de travail s'est réuni le 12 mars 1974 et le 8 octobre 1975 au siège de la CCI à Paris.

A sa réunion du 12 mars 1974, le Groupe de travail a décidé de se contenter tout d'abord, dans son étude, d'évaluer les effets de la suppression des causes d'exonération du transporteur maritime pour faute dans la conduite et l'administration du navire et pour incendie. Depuis, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI ayant mis au point son projet définitif de convention, le Groupe de travail mixte a concentré son étude sur les nouvelles dispositions de ce projet de convention relatives à la responsabilité (art. 5) qui suggèrent la suppression des causes d'exonération précitées, tout en modifiant au bénéfice du transporteur les règles de la charge de la perte en cas de dommage provenant d'un incendie.

2. *Renseignements statistiques*

Il a été suggéré — dans les recommandations relatives aux Règles de La Haye adoptées en 1974 à sa Conférence de Hambourg par le CMI où il a été proposé de *conserver* les causes d'exonération pour faute dans la conduite du navire à l'exclusion toutefois de la cause d'exonération pour "faute dans l'administration du navire" et pour incendie — que ces modifications dans le partage des risques entre le transporteur et le propriétaire des marchandises aboutiraient à *augmenter* le coût *total* des "risques". On pense que les primes que le transporteur aurait à payer pour l'assurance protection et indemnisation (assurance P et I) augmenteraient sans diminution correspondante des primes d'assurance facultés. Cela tient essentiellement au fait que le montant *net* récupéré par les chargeurs ne correspond jamais au montant *brut* versé par les transporteurs et leurs assureurs. La différence entre les deux montants représente les frais généraux ainsi que le coût des honoraires d'avocats, d'arbitres, etc., des deux parties.

Le Groupe de travail a demandé aux assureurs P et I et aux assureurs facultés de lui communiquer des renseignements statistiques à l'appui de l'hypothèse susmentionnée, mais on lui a répondu qu'il était impossible de fournir des renseignements statistiques valables à partir d'une situation entièrement hypothétique. Ce n'était que lorsque des demandes auraient été réglées sur la base de la nouvelle règle de responsabilité que l'on pourrait, en se fondant sur des renseignements statistiques valables, établir que ces modifications entraîneraient une augmentation du coût total de l'assurance. Cependant, le Groupe de travail avait reçu de diverses sources des renseignements selon lesquels le montant payé par les assureurs facultés au titre des risques dits francs d'avaries particulières (c'est-à-dire les risques essentiellement liés aux abordages, aux échouements et aux incendies, ainsi que les avaries communes en résultant fréquemment) s'élevait à un cinquième environ du montant *total* payé pour tous les

risques. Cela signifie qu'une suppression des causes d'exonération du transporteur pour faute dans la conduite du navire et pour incendie reviendrait très certainement à augmenter d'une manière considérable les risques mis à la charge de celui-ci, tout en affaiblissant chez le propriétaire des marchandises le désir de s'assurer lui-même contre les risques francs d'avaries particulières.

3. *La règle de responsabilité optimale*

Le Groupe de travail n'a pas voulu, au stade actuel, s'étendre sur la question générale de savoir suivant quels critères une règle de responsabilité en matière de transport de marchandises devrait être conçue pour obtenir les meilleurs résultats d'un point de vue économique. S'agissant, cependant, de la suppression proposée des causes d'exonération pour faute dans la conduite du navire et pour incendie, le Groupe de travail souhaiterait formuler les observations suivantes :

3.1. *Caractère raisonnable de la proposition*

La question du *caractère raisonnable* de la proposition est entièrement hors de propos, étant donné qu'il est facile de traduire une augmentation des risques en facteur de coût. Le propriétaire des marchandises aura en définitive — directement ou indirectement — à payer l'accroissement du coût résultant d'une augmentation de la responsabilité du transporteur.

3.2 *Prévention des pertes*

On ne pense pas que les modifications proposées auraient pour *effet* d'imposer au transporteur une plus grande "*diligence*" entraînant une réduction des pertes ou dommages aux marchandises, étant donné que la faute dans la conduite du navire et l'incendie mettent inévitablement en jeu les propres biens du transporteur, ce qui constitue pour lui une raison tout à fait suffisante pour faire preuve de diligence.

3.3. *Harmonisation du droit du transport des marchandises*

La suppression des causes d'exonération pour faute dans la conduite du navire et pour incendie rapprocherait le droit du transport des marchandises par mer d'autres branches du droit des transports. Cette simplification offrirait un intérêt particulier dans les cas où le transporteur de marchandises utilise divers modes de transports. Il est cependant difficile d'évaluer les avantages *économiques* que cela entraînerait.

3.4 *Convient-il de couvrir les risques de perte ou dommage aux marchandises par la garantie de la responsabilité du transporteur ou par l'assurance facultés ?*

Il est certain qu'il existe un consensus international tendant à ce que les risques pour perte ou dommage aux marchandises soient, pour l'essentiel du moins, couverts par l'assurance facultés. Le propriétaire des marchandises ne saurait être tenu par une réglementation obligatoire à ne se couvrir contre ces risques qu'auprès du transporteur. Un propriétaire de marchandises désirant se protéger par le "connaissement assuré" que lui offrirait le transporteur, devrait bien entendu avoir la possibilité de le faire, mais il ne devrait pas être réduit — directement ou indirectement — à ne pas avoir d'autre choix pour s'assurer la protection voulue. C'est ce qu'a fait remarquer une récente étude de la CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises (TD/B/C.3/120 du 9 mai 1975), qui souligne en particulier que les pays en développement devraient avoir un contrôle plus grand qu'ils ne l'ont eu jusqu'à présent sur l'assurance de ces risques.

3.5. *Est-il nécessaire de protéger les actions récursoires de l'assureur facultés par une réglementation obligatoire ?*

Le Groupe de travail commun n'a pas voulu faire de déclaration générale sur le champ d'application souhaitable de la réglementation obligatoire de la responsabilité du transporteur, tout en soulignant le danger qu'une augmentation des actions récursoires puisse entraîner un accroissement du coût total des "risques" au détriment des chargeurs. Les futures conventions internationales sur le droit du transport des marchandises devraient être rédigées de manière à éviter une "double" couverture de ces risques par le jeu de la responsabilité du transporteur et de l'assurance qu'il aura prise d'un côté et de l'assurance prise par le propriétaire des marchandises de l'autre. Techniquement, ce résultat peut être atteint en permettant au propriétaire des marchandises, lorsqu'il est protégé par une assurance facultés, d'*alléger* la responsabilité du transporteur.

3.6. *La suppression proposée des causes d'exonération du transporteur favorise-t-elle la tendance à une "pleine responsabilité du transporteur" ?*

Les risques supplémentaires mis à la charge du transporteur maritime par les modifications des règles de responsabilité proposées ne manqueront pas de fournir de nouveaux arguments aux partisans d'un système de "pleine responsabilité du transporteur". Tant qu'elle est *facultative* pour le propriétaire des marchandises, une telle responsabilité élargie peut être acceptable, mais le Groupe de travail n'y voit aucun avantage pour le propriétaire des marchandises si ce système lui est *imposé* par une réglementation obligatoire qui augmentera les risques actuels du transporteur et amènera donc ce dernier à prendre à son compte des risques supplémentaires jusqu'à assumer une "pleine responsabilité".

3.7. *Uniformité internationale du droit du transport de marchandises par mer*

Le Groupe de travail tient à souligner le danger de voir disparaître l'uniformité existant actuellement au plan international en matière de droit du transport de marchandises par mer, grâce à la Convention de Bruxelles de 1924 sur le connaissement (Règles de La Haye). Il faut éviter à tout prix que certains Etats souscrivent à une nouvelle convention et que d'autres Etats s'abstiennent de le faire. Cela pourrait mener à des complications sans fin, à des différends sur le droit applicable et la juridiction compétente et à une sorte de "quête du for le plus avantageux" au cours de laquelle les demandeurs s'efforceraient, pour instituer leur action, de choisir le lieu où leurs intérêts seraient, selon eux, le mieux protégés. Ce serait néfaste pour tout le monde. Le Groupe de travail estime donc qu'on *ne* devrait *pas* accepter les modifications de la répartition des risques qui ont été suggérées à moins d'avoir des garanties suffisantes qu'une nouvelle convention contenant cette nouvelle règle de responsabilité sera aussi largement acceptée que les Règles de La Haye actuelles.

Association internationale des armateurs

[*Original : anglais*]

Article premier

Paragraphe 1

Ce n'est pas toujours le chargeur qui conclut le contrat de transport de marchandises par mer en vertu d'un connaissement. Lorsque l'affrètement du navire précède la remise des marchandises au transporteur, dans les transactions de vente ou d'achat FOB ou FAS, c'est le consignataire qui conclut le contrat de transport de marchandises par mer. C'est pourquoi il ne semble pas tout à fait exact de ne mentionner que le chargeur comme seul cocontractant du transporteur. Il serait donc souhaitable de remplacer les mots "un chargeur" par les mots "une personne disposant des marchandises" ou, autrement, de donner une définition de ce qu'il y a lieu d'entendre par le terme "chargeur" aux fins de la convention.

Paragraphe 4[1]

Si l'on accepte cette définition, le transporteur sera responsable non seulement de la perte des marchandises mais également de tout dommage ou détérioration causé à leur emballage. Cependant, l'emballage peut être tel qu'il est inévitablement exposé, au cours du transport, à être endommagé ou à se détériorer. Le transporteur ne doit pas être alors responsable de ces dommages. Le transporteur ne peut être responsable de l'emballage que s'il s'agit d'un emballage durable, comme un conteneur, une palette ou une unité de transport similaire. Il serait donc souhaitable de modifier le libellé du paragraphe 4 de l'article premier comme suit :

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

Paragraphe 5[2]

Comme il a été exposé ci-dessus (voir observations sur le paragraphe 1 de cet article), le cocontractant du transporteur dans un contrat de transport de marchandises par mer n'est pas toujours le chargeur.

Article 2

Paragraphe 3

Cette disposition est sans valeur pratique. Il va sans dire que tout Etat contractant peut appliquer les dispositions de la convention à ses transports intérieurs. Il est donc superflu d'énoncer ce droit dans une convention visant à régir les transports internationaux.

Article 5

Paragraphe 1

L'événement pouvant causer la perte des marchandises, un dommage aux marchandises ou un retard à la livraison est mentionné deux fois dans ce paragraphe. Le transporteur peut être exonéré de responsabilité s'il prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures raisonnables pour éviter l'événement et ses conséquences. Si ce libellé est maintenu, le transporteur devra prouver que le dommage a été causé par un événement particulier survenu indépendamment de toute faute de sa part et que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures raisonnables pour l'éviter. Si l'on n'arrive pas à identifier la cause de la perte ou du dommage aux marchandises ou du retard à la livraison, le transporteur ne pourra donc pas être déchargé de responsabilité même s'il s'est acquitté de ses obligations de manière appropriée. Comme cette disposition met le transporteur dans une position très difficile, il faudrait mettre au point un autre libellé permettant au transporteur d'être exonéré de responsabilité s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter toute perte ou dommage aux marchandises ou les frais résultant d'un retard à la livraison, c'est-à-dire en apportant au propriétaire des marchandises la preuve qu'il s'est acquitté de manière appropriée de ses obligations. Dans ce cas, le transporteur serait exonéré de responsabilité même si l'on n'arrivait pas à identifier la cause de la perte ou dommage aux marchandises, ou du retard à la livraison. C'est, pour l'essentiel, dans cet esprit qu'ont été formulés les principes de base de l'exonération de responsabilité du transporteur aérien (voir les articles 18 et 20 de la Convention de Varsovie de 1929)[3].

A cet égard, il convient de mentionner que la règle de base régissant la responsabilité du chargeur est libellée de telle manière que, pour dégager sa responsabilité, le chargeur doit seulement établir que le dommage ne provient pas d'une faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires.

Il serait donc souhaitable de modifier le paragraphe 1 de l'article 5 comme suit :

"Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison ayant lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter cette perte, ce dommage ou ce retard."

Paragraphe 2

Lorsque la capacité du navire n'est pas pleinement utilisée par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport, le transporteur ne peut être privé du droit de compléter la cargaison du navire en occupant l'espace disponible durant le transport. Le temps passé à compléter ainsi la cargaison dans des ports intermédiaires ne saurait donc être considéré comme un "retard".

De la même manière, le chargeur dont les marchandises ne constituent qu'une partie de la cargaison du navire comprenant des marchandises d'autres chargeurs, ne peut exiger que ses marchandises soient directement transportées à leur lieu de destination, sans tenir compte des marchandises des autres chargeurs.

[1] Si l'on souligne les mots sur lesquels portent en particulier les observations ci-après, le libellé du paragraphe 4 se présente comme suit :

" "Marchandises" signifie toute sorte de biens, y compris les animaux vivants; *lorsque les marchandises* sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire, ou lorsqu'elles *sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de* transport ou ledit *emballage* fourni par le chargeur."

[2] Si l'on souligne les mots sur lesquels portent en particulier les observations ci-après, le libellé du paragraphe 5 se présente comme suit :

" *"Contrat de transport" signifie un contrat par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur*, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par mer d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées."

[3] Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 11.

Là aussi, le temps passé dans les ports intermédiaires à décharger une partie des marchandises transportées par un navire ne saurait être considéré pour le restant des marchandises comme un "retard à la livraison" engageant la responsabilité du transporteur.

Il y a donc lieu d'ajouter à la fin du paragraphe 2 la phrase suivante : "Le terme "retard" ne comprend pas le temps passé au cours du transport à charger ou décharger des marchandises."

Paragraphe 5

La règle des risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants offre une solution très compliquée en ce qui concerne la question de savoir à qui, du transporteur ou du propriétaire des marchandises, revient la charge de la preuve. Tout d'abord, le transporteur doit établir qu'il s'est conformé aux instructions particulières du chargeur concernant les animaux, et que selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard peut être attribué aux risques inhérents à ce genre de transport. Puis entre en jeu la présomption d'après laquelle la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé. La charge d'apporter la preuve contraire revient alors au propriétaire des animaux. Il est particulièrement difficile de faire une distinction entre les circonstances dans lesquelles le dommage peut être attribué aux risques inhérents au transport d'animaux vivants (la charge de prouver ces faits revenant au transporteur) et les cas présumés dans lesquels la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent des circonstances de l'espèce. Comme le transporteur doit établir que la perte, le dommage ou le retard à la livraison peut être attribué aux risques inhérents au transport d'animaux vivants, la présomption susmentionnée n'a guère de possibilité d'application. Autrement dit, il est presque impossible, étant donné ce partage d'obligations, de préciser à quel moment cesse l'obligation du transporteur d'établir qu'il s'est conformé aux instructions qu'on lui a données, et à quel moment commence à s'appliquer la présomption qu'il revient au propriétaire des marchandises d'écarter. L'application pratique de cette règle semble poser des difficultés considérables. Pour les éviter, il serait souhaitable d'exonérer le transporteur de la charge d'établir que la perte, le dommage ou le délai à la livraison sont imputables aux risques inhérents au transport d'animaux vivants, étant entendu qu'une fois que le transporteur aurait établi qu'il s'est conformé aux instructions particulières du chargeur concernant les animaux, la présomption selon laquelle le dommage découle des risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants serait alors applicable. On propose donc de supprimer les mots ". . . et que selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques . . .".

Paragraphe 6

La disposition selon laquelle seules des mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer peuvent servir de base pour écarter la responsabilité du transporteur n'est pas acceptable. Il est difficile dans la pratique, de déterminer des critères qui permettent de distinguer les mesures qui sont raisonnables pour sauver des biens en mer de celles qui ne le sont pas. En particulier, ce problème ne saurait être résolu sur la base d'une comparaison entre la valeur des biens soumis à des risques et celle des biens sauvés. Ces valeurs ne peuvent faire l'objet d'une détermination exacte qu'une fois l'opération de sauvetage achevée. En outre, lorsqu'il commence une opération de sauvetage, le transporteur ne sait pas toujours au juste si ses efforts auront pour effet de sauver des biens ou des vies (dans ce dernier cas, le transporteur est déchargé de responsabilité en vertu de ce même paragraphe 6). Dans cette situation, le transporteur n'a pas le droit de s'abstenir de prendre des mesures de sauvetage, même si ces mesures aboutissent à sauver des biens d'une valeur moindre que ceux exposés à des risques.

Il semblerait donc possible de supprimer, au paragraphe 6, le mot "raisonnables". Cependant, si le libellé semble alors inacceptable à la majorité des participants à la session de la CNUDCI, nous proposons comme solution de rechange d'attribuer au propriétaire des marchandises la charge d'établir que le transporteur a délibérément pris, pour sauver les biens, des mesures qui n'étaient pas raisonnables. Le transporteur ne serait pas alors exonéré de responsabilité. Si cette proposition était acceptée, le libellé du paragraphe 6, après les mots ". . . mesures prises pour sauver des vies . . ." serait conçu comme suit : ". . . et de mesures prises pour sauver des biens en mer à moins qu'il ne soit établi que, pour sauver ces biens, le transporteur s'est délibérément comporté d'une manière qui n'était pas raisonnable".

Observations générales sur l'article 5

Il conviendrait de prévoir à l'article 5 une règle qui exonère le transporteur de la responsabilité pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison provenant d'une erreur de navigation, à moins qu'il ne soit établi que cette perte ou dommage ou ce retard est dû à une faute du transporteur lui-même. Plusieurs raisons conseillent de modifier la règle relative à l'erreur de navigation. Le transport maritime présente toujours des risques élevés. L'armateur n'est pas toujours efficacement en contact avec le capitaine, l'équipage, les pilotes, sur lesquels il ne peut pas toujours exercer un contrôle réel. Les progrès réalisés dans le domaine de la construction navale ont abouti à doter les navires d'un matériel technique perfectionné, tout en accroissant considérablement leurs dimensions et le coût de leur équipement. L'augmentation du coût des navires fait courir aux armateurs des risques considérables et a pour effet d'accroître les primes d'assurance qu'ils doivent payer. La suppression de la cause d'exonération relative à l'erreur de navigation entraînerait un accroissement considérable des primes d'assurance des transporteurs, ce qui provoquerait une augmentation des taux de fret. C'est pourquoi la suppression de cette cause d'exonération aurait un effet économique dont on ne connaît et dont on ne saurait calculer l'importance réelle actuellement.

Article 6

L'article 6 offre cinq variantes pour régler le problème de la limitation de la responsabilité du transporteur. Un système unifié de limitation de la responsabilité du transporteur à l'égard de toute réclamation, tendant à limiter la responsabilité du transporteur à une certaine valeur par kilogramme de marchandises, semble être trop incertain. Au-dessous d'une limite relativement peu élevée, les propriétaires de marchandises de faible poids et de grande valeur ne pourraient pas, dans une large mesure, être dédommagés de leurs pertes. C'est pourquoi on peut imaginer que cette seule considération amènerait les propriétaires de marchandises à obtenir des limites de responsabilité aussi élevées que possible. Mais si ces limites sont très élevées, elles ne conviennent pas à des marchandises relativement peu coûteuses. En fait, le dommage causé en cours de transport à des marchandises peu coûteuses serait remboursé selon la valeur réelle de ces marchandises.

Le système de limitation de responsabilité pour perte, dommage ou frais y relatifs, tendant à limiter la responsabilité du transporteur à une valeur déterminée par colis ou toute autre unité de chargement ou par kilogramme de poids brut, tient mieux compte de la gamme de valeur des marchandises transportées et semble donc plus souple.

En outre, l'adoption des mêmes limites de responsabilité pour la perte ou dommage aux marchandises, d'une part, et pour le retard à la livraison, d'autre part, reviendrait en pratique à ne pas limiter la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison puisque ces limites seraient trop élevées pour les réclamations fondées sur ce motif. La limitation de la responsabilité pour le préjudice causé par un retard à la livraison des marchandises doit être basée sur d'autres principes que ceux applicables à la perte ou dommage aux marchandises. Il semblerait plus raisonnable de limiter la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant du retard à la livraison au montant du fret dû au transporteur. La variante D offre la meilleure solution à tous les problèmes en cause, à condition de limiter la responsabilité pour retard à la livraison au montant normal du fret.

Il y a néanmoins lieu de noter que l'on ne peut considérer la variante D comme une solution idéale. En particulier, l'interprétation du paragraphe 1 a) de cette variante peut soulever des difficultés. Lorsque des colis ou d'autres unités de chargement de poids différents sont perdus ou endommagés, on ne sait pas très bien si l'on doit, pour déterminer les limites de la responsabilité, tenir compte de chaque colis ou unité de chargement ou du total des marchandises perdues ou endommagées. Il y aurait lieu de préciser ce point en insérant, au paragraphe 1, *a*, de la variante D, une disposition à cet effet. D'autre part, en vue d'étendre le droit de limiter la responsabilité aux préposés ou mandataires du transporteur agissant dans le cadre de leurs fonctions, il conviendrait d'ajouter, à la première ligne du paragraphe 1, *a*, après les mots "... du transporteur", les mots suivants : "de ses préposés ou mandataires".

Article 9

Paragraphe 1

Le libellé de ce paragraphe prête à confusion car il ne précise pas si le transporteur doit toujours avoir l'accord du chargeur pour transporter les marchandises en pontée ou s'il peut se contenter de remplir une des trois conditions énumérées, c'est-à-dire avoir l'accord du chargeur, se conformer aux usages particuliers au commerce ou s'en tenir aux règlements en vigueur.

Article 12

Il conviendrait plutôt de rédiger la règle générale concernant la responsabilité du chargeur sous une forme positive en stipulant que le chargeur est responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le transporteur substitué ou causés au navire, sauf dans les cas où ces pertes ou dommages n'ont pas été causés par la faute ou la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Cette règle concernant la responsabilité du chargeur, ainsi rédigée sous la forme positive, correspondrait à celle concernant la responsabilité du transporteur (par. 1 de l'article 5 du projet de convention).

La règle énoncée à l'article 12 est rédigée de telle sorte que, pour dégager sa responsabilité, il suffit au chargeur de prouver l'absence de faute de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires. En d'autres termes, le chargeur n'a pas la charge de prouver que les dommages ont été causés par des circonstances qu'il a pris toutes mesures raisonnables pour prévenir. Dans les cas où il n'y a pas faute, le chargeur est exonéré de responsabilité même si les causes réelles de la perte ou des dommages n'ont pas été déterminées. Comme il est indiqué plus haut, la règle fondamentale concernant la responsabilité du transporteur (par. 1 de l'article 5 du projet de convention) dégage ce dernier de responsabilité s'il prouve que les dommages ont été causés par des circonstances qu'il ne pouvait raisonnablement prévenir.

Il ne semble pas qu'une telle divergence entre les règles régissant la responsabilité du transporteur et celle du chargeur soit justifiée. Pour l'éliminer, il conviendrait de modifier la règle concernant la responsabilité du chargeur comme suggéré ci-dessus (voir les remarques faites à propos du paragraphe 1 de l'article 5 du projet de convention).

Remarques générales concernant la troisième partie

Il conviendrait d'ajouter à la troisième partie du projet de convention une règle régissant les rapports entre le transporteur, le chargeur et le destinataire dans les cas où ce dernier n'a pas accepté les marchandises au port de livraison; cette règle devrait énoncer les conséquences juridiques d'une telle situation. Dans l'article correspondant, il faudrait spécifier qu'au cas où le destinataire ne réclame pas les marchandises ou refuse d'en prendre livraison, le transporteur peut, après en avoir informé le chargeur, décharger les marchandises et les remettre à la garde d'un entrepôt ou en

tout autre lieu approprié, aux risques et aux frais du destinataire.

Article 13

Paragraphe 1

Il conviendrait de rédiger comme suit ce paragraphe :

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

Paragraphes 2 et 3

Chacun de ces paragraphes stipule que le transporteur a droit de débarquer, de détruire ou de rendre inoffensives des marchandises dangereuses, "selon ce qu'exigent les circonstances". On pourrait en conclure que dans les deux cas, et pas seulement dans le cas mentionné au paragraphe 3, le transporteur a le droit de se débarrasser des marchandises dangereuses lorsqu'elles posent un danger pour le navire ou pour le reste de la cargaison. En pareille situation, ce qui peut être fait des marchandises doit dépendre des circonstances de l'espèce. Il en découle qu'en cas de réclamation, le transporteur doit prouver que le sort qu'il a réservé aux marchandises dangereuses est bien celui qu'exigeaient les circonstances de l'espèce. Ce fait étant prouvé, le transporteur supporte toutes les conséquences défavorables en découlant, en particulier en ce qui concerne le paiement d'une indemnité au propriétaire des marchandises.

Il n'est pas toujours possible de faire correspondre le sort réservé aux marchandises dangereuses aux circonstances de l'espèce, mais les conséquences juridiques qui peuvent découler pour le transporteur de l'inobservation de cette exigence sont extrêmement strictes. Le transporteur n'est pas toujours en mesure de déterminer la gravité du danger que suppose le transport d'une cargaison particulière et il est par conséquent, dans la pratique, privé de la possibilité de choisir le sort le plus approprié à réserver aux marchandises. C'est là une chose que l'on ne peut pas exiger du transporteur dans des situations réellement dangereuses menaçant le navire ou le reste de la cargaison. Il faudrait donc maintenir dans la convention le principe de la liberté de choix du transporteur en ce qui concerne le sort à réserver aux marchandises lorsqu'elles posent un danger.

Pour éviter que la règle énoncée au paragraphe 2 n'apparaisse comme une sanction ne frappant que le fait de charger des marchandises dangereuses sans que le transporteur en ait connaissance, nous proposerions d'ajouter au paragraphe 2, après les mots "lorsqu'il les a chargées sans en connaître la nature et le caractère", les mots "et que ces marchandises posent un danger pour le navire ou le reste de la cargaison". Les mots "selon qu'exigent les circonstances" devraient être supprimés aux paragraphes 2 et 3 pour que le transporteur ne voie pas limitée sa liberté de choisir le sort à réserver aux marchandises lorsqu'un tel danger apparaît.

Le projet de convention ne contient aucune disposition concernant le droit du transporteur au paiement du fret dans les cas où les marchandises dangereuses sont débarquées en un point antérieur au lieu de destination, sont détruites ou sont rendues inoffensives. La solution de ce problème devrait dépendre du point de savoir si le transporteur avait connaissance de la nature des marchandises et des précautions à prendre. Dans le premier cas, le transporteur savait que le transport posait un danger précis, et a reçu pour cela un fret plus élevé. Par conséquent, si en pareil cas le transport n'a pas été mené à bien ou ne l'a été que partiellement, il serait raisonnable d'admettre que le transporteur a le droit de recevoir un fret proportionnel à la distance que le navire a effectivement couverte avec les marchandises.

Dans le dernier cas, le transporteur ne savait pas, lorsqu'il a conclu le contrat de transport, que le transport des marchandises qui lui ont été remises poserait un danger. Par conséquent, si par suite d'un danger que le transporteur ne pouvait prévoir, les marchandises ne peuvent pas être livrées au port de destination, le transporteur conserve son droit au fret reçu et, lorsque celui-ci n'a pas été reçu au port d'embarquement, il peut en exiger le paiement intégral. Ces droits du transporteur doivent être précisés dans les règles concernant les marchandises dangereuses.

Article 15

Paragraphe 1 b

Comme on l'a dit plus haut, la définition des "marchandises" devrait être revue, car ce terme ne doit pas comprendre l'emballage (voir les remarques concernant le paragraphe 4 de l'article premier du projet de convention). Si la définition des marchandises est modifiée dans le sens voulu, le paragraphe 1, *b*, de l'article 15 doit également être révisé. Lorsqu'on parle de marchandises emballées, on devrait mentionner non pas l'état des marchandises elles-mêmes mais celui de leur emballage. Il conviendrait par conséquent de rédiger comme suit le paragraphe 1, *b*, de cet article : "L'état apparent des marchandises ou de leur emballage".

Article 16

Paragraphe 1

Ce paragraphe ne prévoit pas expressément le droit du transporteur de formuler des réserves. Ce droit est ici simplement implicite. Mais, dans l'ensemble, la règle énoncée au paragraphe 1 ne concerne que les obligations du transporteur de spécifier les raisons pour lesquelles il soupçonne que les indications du connaissement ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou qu'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler.

Le libellé de ce paragraphe ne correspond pas pleinement à celui du paragraphe 3 du même article : ce dernier fait référence aux réserves visées au paragraphe 1, s'entendant des réserves du transporteur concernant les indications relatives aux marchandises. En fait, le paragraphe 1 ne parle aucunement de ces réserves. A cet égard, il serait préférable d'énoncer expressément dans la convention le droit du transporteur d'apposer sur le connaissement des mentions concernant les marchandises.

S'agissant de l'obligation faite au transporteur en vertu du paragraphe 1 de cet article de spécifier les raisons pour lesquelles il soupçonne que les indications du connaissement sont inexactes ou concernent des marchandises qu'il n'a pas eu les moyens de contrôler, les règles applicables en la matière ne sont pas identiques dans tous les systèmes juridiques. Comme il est dit dans le quatrième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises transportées (par. 37)[1], l'application dans la pratique d'une telle règle soulèverait des difficultés considérables.

La règle selon laquelle le transporteur devrait spécifier les raisons pour lesquelles il soupçonne que les indications du connaissement ne correspondent pas aux marchandises ou pour lesquelles il n'a pas eu les moyens de les contrôler conduirait le transporteur, dans la pratique, à formuler des réserves types ou uniformes qu'il introduirait dans les connaissements. Si le tiers porteur du connaissement n'est pas d'accord avec ces réserves, il doit apporter la preuve du contraire. La charge de prouver que les raisons notées par le transporteur ne correspondent pas aux faits de l'espèce reposerait par conséquent sur le porteur du connaissement. Si ce dernier réussit à apporter cette preuve, les réserves du transporteur concernant les mentions indiquées dans le connaissement n'auraient aucun effet juridique. En d'autres termes, et malgré la possibilité de formuler une réserve, le connaissement doit être réputé net. Cependant, s'il n'a pas été prouvé que les raisons indiquées par le transporteur ne sont pas fondées et si le connaissement n'est donc pas net, le porteur du connaissement doit prouver que la perte des marchandises ou les dommages causés à celles-ci se sont produits au cours de la période pendant laquelle les marchandises étaient sous la garde du transporteur. Aussi, le porteur du connaissement doit-il ici, pour apporter la preuve voulue, procéder à deux opérations. Premièrement, il conteste les raisons indiquées par le transporteur et, le fait que celles-ci ne sont pas fondées n'étant pas prouvé (ce fait devant être déterminé par un tribunal ou un organe d'arbitrage), il cherche à prouver que la perte des marchandises ou les dommages qui leur ont été causés se sont produits au cours de la période pendant laquelle elles étaient sous la garde du transporteur. En exigeant dans la convention que le transporteur indique les raisons pour lesquelles il soupçonne que les indications portées au connaissement ne correspondent pas aux marchandises ou pour lesquelles il n'a pas eu les moyens de les contrôler, on rend cette preuve extrêmement difficile devant un tribunal ou un organe d'arbitrage.

Paragraphe 2

Au paragraphe 2, après les mots "état apparent des marchandises", il conviendrait d'ajouter les mots "ou de leur emballage", et, après les mots "les marchandises", les mots "ou leur emballage" (voir les remarques ci-dessus concernant le paragraphe 1, *b*, de l'article 15).

Paragraphe 3 b

Il est superflu de mentionner que la notion de porteur du connaissement — un tiers — comprend tout destinataire ayant agi de bonne foi.

Paragraphe 4

La règle stipulée dans ce paragraphe met le transporteur dans une situation désespérée en le privant du droit d'invoquer un privilège sur les marchandises lorsque le fret n'a pas été payé par le chargeur et que le connaissement, pour une raison quelconque, n'indique pas que le fret doit être payé par le destinataire. Il vaudrait mieux supprimer cette règle du projet de convention.

Article 17

Observations communes aux paragraphes 2, 3 et 4

Il est superflu, dans tous ces paragraphes, d'ajouter les mots "y compris le destinataire" après le mot ". . . tiers".

Paragraphe 3

Ces dispositions mettent le transporteur dans une situation très difficile. Le fait de recevoir une lettre de garantie du chargeur et d'émettre en échange un connaissement net revient toujours à omettre des réserves quant aux indications mentionnées sur le connaissement. Cette omission donne naturellement lieu à présumer l'intention de léser un tiers. On en conclut facilement que la lettre de garantie n'est pas opposable au chargeur.

Les dispositions du paragraphe 3 mettent le transporteur dans une situation d'inégalité par rapport au chargeur. Si une lettre de garantie est émise dans le but de léser un tiers, le chargeur ne supporte pratiquement aucune responsabilité, bien qu'il soit à l'origine du procédé. Il vaudrait donc beaucoup mieux laisser les législations nationales et la pratique juridique et arbitrale régler la question de la validité des lettres de garantie à l'égard du chargeur.

Paragraphe 4

Le projet de convention prévoit une règle générale sur la déchéance du droit de limiter la responsabilité du transporteur (art. 8). Pour éviter toute contradiction entre les diverses dispositions de la convention, il y

[1] A/CN.9/96/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, IV, 2.

aurait lieu de ne tenir compte que des seuls critères énoncés à l'article 8 pour régler la question de savoir si les dispositions sur les limites de la responsabilité sont applicables ou non. Il vaudrait donc mieux supprimer les dispositions du paragraphe 4 de l'article 17, qui traitent d'un cas particulier de déchéance pour le transporteur du droit de limiter sa responsabilité.

Article 18

Le seul fait de conclure un contrat de transport n'équivaut pas à la prise en charge des marchandises par le transporteur. Autrement dit, le contrat de transport ne saurait constituer en lui-même une preuve de la prise en charge des marchandises. Par conséquent, les dispositions de cet article ne devraient se référer qu'aux documents autres que les connaissements faisant foi non seulement du contrat de transport (à savoir une charte-partie, un document de location), mais également de la prise en charge des marchandises par le transporteur.

Il y a donc lieu de modifier le libellé de l'article 18 comme suit :

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

Article 19

Paragraphes 2 et 5

Afin d'éviter toute ambiguïté dans l'interprétation du mot "jours" (jours consécutifs, jours ouvrables, etc.), il conviendrait d'indiquer dans les deux cas qu'il s'agit de jours consécutifs.

Article 20

Paragraphe 1

Il semble que le délai de prescription de l'action en indemnisation contre le transporteur est d'un an. Ce délai suffit largement pour préparer et intenter une action contre le transporteur. D'autre part, un délai d'un an permet de régler une réclamation sans retard superflu. En outre, un autre argument à l'appui du délai d'un an est que, conformément au paragraphe 3 de cet article, ce délai peut être prolongé.

Article 21

Les dispositions de cet article sur la compétence ne semblent pas acceptables pour plusieurs raisons. Si ces dispositions étaient adoptées dans la convention, elles iraient directement à l'encontre d'une pratique de longue date tendant à régler le problème de la compétence sur la base d'un accord entre les parties.

Le fond et la forme du paragraphe 1 font ressortir que, si ce paragraphe prévoit la possibilité d'intenter une action au lieu désigné dans le contrat de transport, il n'exclut pas la possibilité pour le demandeur de choisir un des quatre autres lieux qui y sont énumérés, à savoir le port de chargement, le port de déchargement, le lieu où se trouve l'établissement principal du défendeur et celui où le contrat a été conclu. Pratiquement, cela permet au demandeur de rejeter unilatéralement le lieu convenu pour régler le litige et rend en fait la désignation d'un tel lieu superflue.

Accorder au demandeur le droit d'intenter une action au lieu où le contrat a été conclu revient pratiquement à ce qu'une action judiciaire relative à un contrat de transport puisse être entamée devant une juridiction très éloignée de l'établissement principal du transporteur comme des ports de chargement et de déchargement.

Le paragraphe 2 de cet article prévoit la possibilité d'intenter une action au lieu où le navire du transporteur a été saisi. Ce paragraphe n'est pas acceptable, d'une manière générale, pour les pays qui appliquent le principe de l'immunité souveraine des navires appartenant à des organismes d'Etat et écartent la possibilité de les saisir. Il ne faut pas d'autre part oublier que les législations de certains Etats ne reconnaissent pas la possibilité d'intenter des actions purement réelles.

Les considérations ci-dessus montrent que les dispositions du projet de convention relatives à la compétence sont inacceptables dans leur ensemble. Il serait préférable de renoncer à envisager d'inclure dans la convention des dispositions sur la compétence, et de laisser ainsi aux parties la faculté de choisir, entre les diverses possibilités qui s'offrent à elles, le lieu où devra être intentée une action et la législation applicable.

Article 22

Les dispositions sur l'arbitrage soulèvent à peu près les mêmes objections que celles qui ont été exposées au sujet de l'article 21.

La possibilité laissée aux parties de désigner le lieu de la procédure de l'arbitrage dans une clause ou un pacte compromissoire (par. 2, *b*) n'empêche pas le demandeur d'exercer son droit de choisir le lieu de cette procédure conformément au paragraphe 2, *a* (par. 4). Cette disposition rend moins important un accord entre les parties sur le lieu de la procédure de l'arbitrage et fait même douter de l'utilité d'un tel accord.

La complexité des dispositions sur l'arbitrage et les limites imposées aux parties sur le choix du lieu de la procédure de l'arbitrage pourraient amener les armateurs à renoncer à prévoir des clauses compromissoires dans les connaissements.

Compte tenu des considérations ci-dessus, il faut reconnaître que l'inclusion de dispositions d'arbitrage dans la convention n'est pas justifiée. Il vaudrait beaucoup mieux accorder aux parties la possibilité de régler le problème de la procédure de l'arbitrage d'un commun accord en faisant figurer dans les contrats de transport la clause ou le pacte compromissoire voulu.

Union internationale d'assurances transports

[*Original : anglais*]

Observations générales

L'Union internationale d'assurances transports voudrait tout d'abord appeler l'attention sur le fait que la réglementation des transports maritimes contenue dans la Convention de Bruxelles de 1924 (les Règles de La Haye) a été généralement adoptée par les nations commerçantes du monde et a introduit une grande stabilité dans les questions relatives à la responsabilité des armateurs en ce qui concerne les marchandises. Le connaissement établi sur la base de cette réglementation peut encore être considéré comme l'un des documents commerciaux les plus importants dans les échanges internationaux. Comme il faut en général un temps considérable avant qu'une convention internationale soit adoptée — dans le cas de la Convention de Bruxelles de 1924, ce stade n'a pu être atteint qu'après la seconde guerre mondiale —, tout travail de révision doit se fonder sur un examen attentif des améliorations que l'on peut apporter.

Il faut également prendre en considération le fait que la réglementation des transports maritimes est un domaine qui intéresse le commerce international et au premier chef ceux qui participent directement à ce commerce en pleine connaissance des risques qu'il comporte.

Les Règles de La Haye de 1924 établissent une certaine répartition des risques entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. Les risques que doit supporter le propriétaire des marchandises, notamment les risques de faute de navigation et d'incendie, ont été spécifiés dans la Convention. L'indemnisation des pertes ou dommages résultant de la réalisation de ces risques relève de l'assurance des marchandises. Les risques qui sont attribués au transporteur sont couverts par l'assurance-responsabilité du transporteur (protection et indemnisation P & I). Cette attribution expresse des risques aux deux parties au contrat de transport a contribué à assurer dans le commerce international une protection adéquate des marchandises contre les pertes et les dommages en cours de voyage. Même si l'expérience a montré que la ligne de démarcation entre les risques attribués au transporteur, d'une part, et au propriétaire des marchandises, d'autre part, n'est pas parfaitement claire, cette répartition a néanmoins contribué de manière efficace à limiter le nombre des litiges.

Le projet proposé par la CNUDCI modifierait les rapports de base existant actuellement entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. Il s'ensuivrait un alourdissement considérable des risques attribués au transporteur, ce qui ne manquerait pas d'avoir des répercussions en matière d'assurance. Les situations où le transporteur est exonéré de responsabilité seraient définies avec moins de précision. Sur la base de l'expérience et des connaissances qu'elle a acquises dans le domaine de l'assurance des marchandises en cours de voyage, l'Union internationale d'assurances transports s'attachera à souligner, dans ses observations, les conséquences de ce transfert des risques.

En conclusion, l'Union croit pouvoir affirmer que le commerce mondial est mieux desservi par les Règles de La Haye sous leur forme actuelle qu'il ne le serait par le projet de convention proposé. Mais comme ce point de vue peut ne pas être celui des représentants chargés de poursuivre les travaux de révision, l'Union tient à attirer l'attention sur certains aspects spécifiques du projet.

Observations de caractère spécifique

Article 1

Paragraphe 4

La définition proposée du terme "marchandises" dans le projet implique que le transporteur a la même responsabilité en ce qui concerne les marchandises transportées en cale et les marchandises chargées en pontée, compte tenu toutefois des dispositions particulières de l'article 9 concernant les marchandises en pontée. L'Union estime que cette nouvelle formule est satisfaisante et qu'elle est conforme aux techniques modernes de transport.

Article 2

L'Union n'a pas d'objections aux nouveaux critères proposés en ce qui concerne le domaine d'application, qui reprennent dans leur principe ceux que l'on rencontre dans d'autres conventions intéressant les transports. Pour un transport effectué entre deux Etats dont l'un est un Etat contractant, les nouvelles règles n'auront toutefois leur plein effet que si une instance est introduite dans l'Etat contractant. L'Etat non contractant, cela va de soi, ne sera pas lié par les dispositions de la convention.

Article 4

Le nouveau libellé signifie que la responsabilité du transporteur serait engagée non plus entre le chargement et le déchargement comme dans les Règles de La Haye, mais à partir du moment où le transporteur a pris les marchandises en charge au port de chargement jusqu'au moment où il en a effectué la livraison au port de déchargement. L'Union estime que ce changement pourrait être accepté; il est d'ailleurs conforme à la pratique qui est en train de s'établir sur certaines lignes régulières.

Article 5

Le nouveau texte figurant dans cet article modifie radicalement la répartition actuelle des risques entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise. La liste des exonérations figurant dans les Règles de La Haye est remplacée par une formule générale aux termes de laquelle le transporteur est responsable à moins qu'il ne prouve que "lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement

et ses conséquences". La nouvelle formule laisse une grande place aux interprétations ce qui conduira à de nombreuses actions contentieuses. Par contre, le catalogue des Règles de La Haye a l'avantage d'être très connu et il a été éclairé par nombre d'interprétations judiciaires, si bien que de nos jours des litiges ne se produisent qu'à de rares occasions.

La nouvelle formule signifierait également un transfert des risques du propriétaire des marchandises au transporteur; il s'ensuivrait un accroissement considérable du coût de l'assurance responsabilité du transporteur. Il est évident que cet accroissement serait répercuté sur le propriétaire des marchandises sous forme d'augmentation du fret. Mais ce dernier devrait toujours souscrire une assurance marchandises "magasin à magasin" afin d'être sûr qu'il sera indemnisé en cas de perte ou de dommages causés aux marchandises en cours de voyage. Les banquiers et les autres institutions de crédit exigeraient également une assurance marchandises pour consentir des avances sous forme de lettre de crédit ou de crédit documentaire.

Il faudra s'attendre à un accroissement des actions en recours des assureurs de marchandises contre les transporteurs maritimes. D'autre part, la responsabilité plus lourde qui incomberait au transporteur devrait en théorie entraîner une réduction de la prime de l'assurance marchandises, mais il est à prévoir que cette réduction ne sera que très limitée en raison du coût des actions en recours; c'est un fait bien établi que ces procédures exigent du temps, de l'énergie et de l'argent. Cela aboutirait en définitive à un accroissement des frais pour le propriétaire de la marchandise.

La répartition des risques proposée dans le projet actuel réduirait à la longue la capacité globale du système d'assurance des marchandises en déplaçant le risque du propriétaire des marchandises au transporteur. Si cette proposition était adoptée, il deviendrait certainement plus difficile, dans le cadre de l'assurance sur les marchandises, de garantir les très grands risques qu'il faut prendre en compte de nos jours.

Le projet introduit également une responsabilité en cas de retard à la livraison. Même si l'acceptation de cette responsabilité sur une base contractuelle semble correspondre à certaines tendances des transports modernes, l'Union se demande s'il est souhaitable d'introduire cette cause de responsabilité dans la réglementation des transports maritimes.

Si un délai n'a pas été expressément convenu entre le chargeur et le transporteur, l'application de la formule "le délai qu'il serait . . . raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent" semble ouvrir la voie aux litiges. La question la plus compliquée qui se posera toutefois au sujet d'un retard sera celle du type de dommages ouvrant droit à indemnisation. Si la question de la durée du délai était éclaircie, il serait naturel de mettre à la charge du transporteur les dommages subis par les marchandises en raison d'un retard, ce qui est en fait une interprétation des Règles de La Haye déjà acceptée dans certains pays. Ce qui est plus compliqué, c'est de déterminer les pertes imputables au retard proprement dit. Si l'on devait adopter ce type de responsabilité, l'Union demande instamment qu'on la limite à ce que le transporteur peut raisonnablement prévoir quant aux conséquences probables du retard.

L'Union est d'avis que la réglementation des transports maritimes devrait avoir principalement pour but de définir aussi clairement que possible les obligations des parties au contrat de transport. Il semble que les Règles de La Haye actuellement en vigueur permettent de mieux réaliser ce but que le projet de convention. L'Union se déclare en faveur du maintien de la présente répartition des risques entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. On trouvera des arguments plus détaillés sur ce point dans la brochure que l'Union publiera prochainement sous le titre "The Essential Role of Marine Cargo Insurance in Foreign Trade" (Le rôle essentiel de l'assurance des marchandises transportées par mer dans le commerce international).

Article 6

Comme aucune limite précise de responsabilité n'a été proposée dans cet article, l'Union se bornera à suggérer que les limites soient aussi réduites que possible afin de ne pas encourager davantage l'assureur des marchandises à se retourner contre le transporteur. Il faut également se rappeler que si l'article 5 du projet de convention devait être accepté, le transporteur serait dans la plupart des cas responsable pour la perte totale de la cargaison. Cela signifie qu'il doit avoir une assurance couvrant la limite maximale d'une cargaison complète transportée à bord du navire. Tout montant qui dépasserait les limites fixées dans les Règles de Visby impliquerait des risques excessifs, en particulier dans le cas des navires modernes conçus pour transporter des marchandises diverses.

Les diverses variantes proposées prêtent plutôt à confusion, notamment pour ce qui est des limites en cas de retard. Si cette responsabilité est acceptée, elle doit toujours, de l'avis de l'Union, être limitée au montant du fret lorsque le retard n'a pas causé de pertes ou de dommages matériels aux marchandises. Il faudra déterminer toutefois si le fret en question est celui qui est perçu pour l'ensemble de la cargaison, pour toutes les marchandises portées au connaissement, ou pour les marchandises au sujet desquelles le retard est invoqué. Cette dernière formule serait plus en accord avec une limitation possible de la responsabilité à un montant calculé par kilogramme du poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

Dans la discussion sur les limites de la responsabilité, il faudrait également prendre en considération la limitation générale de la responsabilité des propriétaires de navires de mer résultant de la Convention de 1957[1].

Article 8

Lorsqu'il aura été convenu d'une limite de responsabilité, il serait avantageux pour toutes les par-

[1] Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, Bruxelles, 10 octobre 1957.

ties en cause que cette limite soit appliquée à tous les dommages, indépendamment des circonstances dans lesquelles ils se sont produits. Il semble que le libellé proposé aille dans ce sens. On pourrait admettre cependant, comme l'envisage le projet, qu'il y ait déchéance du droit de limiter la responsabilité lorsque les dommages résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 9

L'Union n'a pas d'objection à la nouvelle formule selon laquelle le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce et aux règlements en vigueur. Particulièrement dans le cas des transports en conteneurs sur des navires équipés spécialement à cet effet, la plupart des pays ont déjà pour pratique d'assurer les marchandises aux mêmes conditions, que le transport se fasse en pontée ou en cale. Toutefois, on ne voit pas clairement quelle serait la situation en cas de déroutement, c'est-à-dire lorsque le transporteur délivre un connaissement prévoyant le transport en cale et arrime par la suite la cargaison sur le pont. Même si les paragraphes 3 et 4 règlent la question de l'étendue de la responsabilité, le droit applicable en cas de déroutement n'a pas été exclu.

Article 10

En introduisant la notion de transporteur contractuel dans la convention, on risque d'introduire aussi un deuxième degré de responsabilité du transporteur, dans les cas où le transporteur contractuel exerce sa prérogative d'assumer les obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la convention. On peut se demander s'il est nécessaire de faire figurer dans la convention la notion de transporteur contractuel. On pourrait s'en remettre complètement aux solutions que fournit le droit des contrats.

Article 15

Compte tenu de la tendance générale à la simplification des documents de transport qui se manifeste actuellement, l'Union estime que cet article exige un trop grand nombre de mentions. Seules les mentions qui sont nécessaires du point de vue commercial devraient figurer dans le connaissement.

Article 17

L'Union suggère que les paragraphes 2, 3 et 4 de cet article qui traitent des lettres de garantie soient supprimés. Cela ne signifie pas qu'elle soit en faveur des lettres de garantie. Au contraire, à de nombreuses occasions, l'Union s'est fermement prononcée contre l'usage frauduleux des lettres de garantie. Considérant toutefois les questions extrêmement compliquées qui se posent en l'espèce, l'Union craint que le libellé actuel des paragraphes en question ne donne lieu à des litiges difficiles à trancher. Il serait donc préférable de ne pas traiter de cette question dans la convention.

2. — Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (additif); observations supplémentaires d'organisations internationales (A/CN.9/109/Add.1)*

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Office central des transports internationaux par chemins de fer	274
Chambre internationale de la marine marchande	275

Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)

[*Original : français*]

Nous accusions réception du document A/CN.9/109* du 29 janvier 1976 intitulé "Observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer" et vous en remercions bien vivement.

Comme il résulte de ce document, plusieurs Etats et certaines organisations internationales critiquent l'article 5 du projet de convention, qui ne prévoit plus la "faute nautique", une des causes d'exonération traditionnelles du droit du transport maritime. A notre avis, il serait regrettable de donner suite aux observations tendant à réintroduire la cause d'exonération en question. D'une part, l'abandon de cette cause d'exonération, préconisé par la majorité des Etats intéressés, permettrait de mieux tenir compte des considérations juridiques qui s'imposent au sujet de la responsabilité du transporteur; d'autre part, il

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

* 30 mars 1976.

favoriserait l'harmonisation des droits de transport sur le plan international.

Chambre internationale de la marine marchande

[*Original : anglais*]

La Chambre internationale de la marine marchande[1] a pris connaissance avec intérêt du rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED[2] relatif au projet de convention sur le transport de marchandises par mer, établi par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI.

L'ICS a déjà envoyé ses observations sur ce projet de convention et ses vues n'ont pas changé*.

Dans ses observations sur le projet de convention, l'ICS n'a pas formulé de remarques sur l'article 8 car elle le jugeait généralement acceptable. Le Groupe de travail de la CNUCED recommande, dans son rapport, d'examiner dans quelle mesure il est possible d'élargir la notion de transporteur pour qu'elle englobe les préposés ou les mandataires, compte tenu de la limitation de responsabilité qui sera prévue au paragraphe 1 de l'article 6. Pour l'ICS, toute tentative de ce genre aboutirait au résultat même qu'a obtenu le Groupe de travail de la CNUDCI et qui est reflété dans le projet de convention, puisqu'en restreignant d'une manière ou d'une autre le droit du transporteur de limiter sa responsabilité, on ne peut que provoquer une très importante diminution des montants qui pourraient être indiqués au paragraphe 1 du projet d'article 6. En outre, cela entraînerait un changement qui ne pourrait être considéré que comme radical, non seulement quant à ses effets sur la garantie d'assurance incombant respectivement à l'assureur des marchandises et à l'assureur de la responsabilité du transporteur, mais aussi quant à ses effets sur le coût des assurances. Dans la Convention de 1961 sur le transport de passagers[3], la Convention de 1969 sur le transport de bagages[4] et la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers et de leurs bagages[5], ainsi que dans le projet de convention sur la limitation de la responsabilité en matière de réclamations maritimes, figure une formule qui est le fruit d'un compromis international et qui ne saurait être écartée, en matière de réclamations portant sur des marchandises, sans altérer la situation en ce qui concerne ces conventions.

C'est pourquoi l'ICS insiste beaucoup pour que l'article 8 ne soit pas modifié.

Sur l'article 5, l'ICS maintient le point de vue qu'elle a exprimé dans les observations déjà présentées. Au Groupe de travail de la CNUCED, les adversaires du rétablissement de l'exonération en cas d'erreur de navigation ont principalement fondé leur argumentation sur l'une des trois assertions ci-après :

1) Le transfert de la couverture des risques qu'entraîne le projet de convention n'apporterait pas au système actuel d'assurances des modifications qui seraient qualifiées de "radicales" par la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la CNUCED. Cet argument est pour le moins fort discutable.

2) Il s'agit bien d'une modification fondamentale et, si tel n'était pas le cas, il ne vaudrait guère la peine d'élaborer une nouvelle convention.

3) S'il y a un changement radical, il n'aura pas d'effet défavorable sur les marchés d'assurances de moindre importance puisque les risques à couvrir par l'assurance responsabilité se trouveront accrus. A cet égard, il est intéressant de relever que le Secrétariat de la CNUCED affirme catégoriquement dans son rapport sur la couverture d'assurance de responsabilité et d'assurance sur facultés dans les transports internationaux multimodaux (document TD/B/AC.15/14 du 14 janvier 1976, par. 76) qu'"il n'y a que très peu de chances pour que les marchés d'assurances de la plupart des pays en développement soient bientôt en mesure de fournir aux transporteurs (en particulier aux transporteurs maritimes) et aux ETM, de larges couvertures d'assurance responsabilité".

Aucun de ces arguments — qui se contredisent parfois — ne l'emporte sur les arguments en faveur du maintien de la faculté de s'exonérer. Il est manifeste qu'il y aura un transfert de l'assurance sur facultés à l'assurance responsabilité et que ce transfert ne pourra que porter préjudice aux marchés de l'assurance sur facultés, lesquels ne sont pas en mesure de bénéficier du développement de l'assurance responsabilité. La suppression des causes actuelles d'exonération, l'attribution expresse d'une responsabilité en cas de retard et le transfert de la charge de la preuve auront certainement pour effet d'entraîner une augmentation des frais des transporteurs, qui se traduira par des taux de fret plus élevés. Il n'a pas été établi qu'il en résulterait des avantages importants pour qui que ce soit. C'est pourquoi l'ICS recommande vivement :

a) De réintroduire l'exception de l'erreur de navigation;

b) De maintenir l'article 8 tel que l'a rédigé le Groupe de travail de la CNUDCI.

---

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

[1] Ci-après désignée par le sigle "ICS".

[2] TD/B/C.4/ISL/21.

[3] Convention internationale de Bruxelles du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer.

[4] Convention internationale de Bruxelles du 27 mai 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer.

[5] Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

3. — Note du Secrétaire général : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (additif) [A/CN.9/109/Add.2]*

République arabe libyenne

Avant de formuler nos observations sur le projet de convention, article par article, nous souhaiterions souligner que la République arabe libyenne n'a pas adhéré à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, ni au Protocole de Bruxelles de 1968 en portant modification, mais qu'elle en a incorporé les dispositions dans sa législation interne, et plus précisément dans sa loi de 1953 sur les transports maritimes.

Article premier

A. Le paragraphe 1 n'indique pas, contrairement à l'alinéa *a* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924, si le transporteur doit être le propriétaire du navire ou l'affréteur pour pouvoir exécuter le contrat de transport.

B. Le paragraphe 2 vise le "transporteur substitué", qu'il définit comme toute personne à qui le transporteur contractuel a confié l'exécution de tout ou partie du transport des marchandises. Nous estimons que ces dispositions sur le "transporteur", le "transporteur contractuel" et le "transporteur substitué" pourraient prêter à confusion lors de la détermination des responsabilités. Il serait préférable, à notre avis, d'employer le seul terme de "transporteur" qui figure dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

C. La définition du terme "destinataire", au paragraphe 3, est trop imprécise et devrait être complétée. En effet, il n'y est pas indiqué clairement en vertu de quoi ou à quel titre une personne est habilitée à prendre livraison de la marchandise. On pourrait suivre à cet égard les dispositions du décret français du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes, où le terme "destinataire" est défini comme suit : "Destinataire signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu du contrat de transport; c'est celle dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée, ou celle qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur; c'est encore le dernier endossataire dans le connaissement à ordre."

D. La définition du terme "marchandises", au paragraphe 4, englobe les animaux vivants et les marchandises chargées en pontée, ce qui est en contradiction avec l'alinéa *c* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924.

Nous jugeons souhaitable que la définition du terme "marchandises" comprenne expressément les bagages non accompagnés.

E. Le paragraphe 5 contient la définition du "contrat de transport". Les mots "où les marchandises doivent être livrées", à la fin de ce paragraphe, sont inutiles et pourraient être supprimés.

Il apparaît nécessaire de compléter la définition du contrat de transport, qui ne fait apparaître que le chargeur et le transporteur, en y mentionnant aussi le destinataire. En effet, celui-ci doit pouvoir invoquer le contrat de transport auquel il n'est pas partie; or en l'absence de connaissement qui est le titre représentatif de la marchandise, le destinataire ne saurait exercer les droits du chargeur, sauf à se prévaloir s'il le peut de dispositions d'une législation nationale lui conférant ce droit. Or, il n'existe pas toujours, dans toutes les législations nationales, de telles dispositions qui permettent de reconnaître au destinataire la possibilité d'exercer les droits du chargeur.

Pour éviter de recourir aux législations nationales, il est souhaitable que la convention internationale comprenne une définition du contrat de transport qui fonde les droits du chargeur et du transporteur et précise également les droits du destinataire; une telle précision s'impose en l'absence de connaissement.

Outre ce qui précède, il convient également de préciser quel transporteur acquiert en vertu du contrat de transport le droit d'exercer contre le destinataire les actions nées de ce contrat, en particulier celle en paiement du fret.

A cet effet, la définition figurant au paragraphe 5 de l'article premier devrait être ainsi complétée :

> "En vertu de ce contrat, le destinataire peut exercer les droits du chargeur et être soumis à ses obligations."

F. Au paragraphe 6, le connaissement est défini comme un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises contre remise de ce document.

Cette définition doit être revue afin d'éclaircir les points suivants :

1. Cas où le transporteur délivre le connaissement avant de charger les marchandises (connaissement contre frais de chargement).

2. La définition implique-t-elle que l'obligation de charger les marchandises incombe toujours au transporteur ?

3. Ce texte stipule que le connaissement peut être établi au porteur. Or certaines législations nationales (telle la nouvelle législation grecque sur les transports maritimes) font apparaître une tendance à abolir les connaissements au porteur, considérés comme incompatibles avec le fait que le connaissement atteste des droits d'ordre pécuniaire. C'est la raison pour laquelle les législations nationales en question préfèrent ne mentionner que les connaissements nominatifs ou à ordre.

* 5 octobre 1976. Les observations publiées ci-après ont été reçues après la clôture de la neuvième session de la CNUDCI.

Article 2

A. Aux alinéas *d* et *e* du paragraphe 1, il serait préférable de supprimer les mots "ou l'autre document", après les mots "le connaissement", afin de ne pas créer de confusion quant au document justifiant l'application de la Convention.

B. Il faudrait préciser, au paragraphe 4, que la Convention n'est pas applicable au cas où un connaissement a été émis en vertu d'un contrat d'affrètement lorsque le porteur du connaissement est en même temps l'affréteur et l'une des parties au contrat. En effet, les juristes du monde entier sont d'accord sur ce principe, découlant de la Convention de Bruxelles de 1924 en matière de connaissement.

La formulation de ce paragraphe amène également à craindre que, par le moyen d'un endossement translatif au profit d'un mandataire de l'affréteur, les dispositions de la charte-partie soient réputées inopposables dès lors qu'un connaissement a été émis, puisque le porteur du connaissement ne doit pas être l'affréteur ou l'un de ses représentants. Aussi est-il préférable de remplacer l'expression "porteur du connaissement" par celle de "tiers porteur de bonne foi".

Article 4

A. Il conviendrait d'ajouter au paragraphe 2 les mots "au port de déchargement" après le mot "destinataire", et de compléter ce paragraphe par une nouvelle phrase ainsi conçue : "Lorsque les marchandises sont remises au destinataire hors du port de déchargement, la livraison sera réputée avoir eu lieu au port de déchargement."

B. Il serait plus logique, dans ce cas, de remanier l'ordre des alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 2, qui deviendrait *c*, *a* et *b*.

Article 5

A. L'exception relative à l'"erreur de navigation" doit s'entendre au sens étroit, c'est-à-dire à l'exclusion des erreurs dans "l'administration du navire".

B. Le paragraphe 4, qui a trait à l'exonération de responsabilité en cas d'incendie, devrait être libellé plus clairement. Cette disposition correspond à l'un des cas d'exonération figurant au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de 1924 et constitue une brèche dans le nouveau régime de responsabilité fondé sur une présomption générale de faute à l'égard du transporteur; elle n'a pas son équivalent dans les autres conventions internationales de transport. La formulation suivante pourrait être retenue :

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

C. Le fait que le paragraphe 5 établisse le principe de la responsabilité en cas de retard constitue une modification essentielle des principes de la responsabilité.

D. Les mesures envisagées au paragraphe 6 peuvent donner lieu à une action en avaries communes, par exemple dans le cas où une partie de la cargaison transportée est jetée à la mer pour sauver le reste. En pareil cas, le transporteur devrait continuer d'être tenu de contribuer aux avaries communes en ce qui concerne les marchandises sacrifiées.

Nous proposons à cet égard d'ajouter au paragraphe 6 le membre de phrase suivant : "sauf en cas d'avaries communes, d'assistance et de sauvetage".

Article 6

Le double système de limitation de la responsabilité du transporteur au colis ou unité et au poids, analogue à celui établi par le Protocole de 1968, est plus satisfaisant que le système de calcul de la limitation sur le poids seulement.

Il paraît préférable de retenir, en cas de retard à la livraison, une limitation particulière calculée sur le montant du fret, plutôt que de calculer la limitation de responsabilité pour retard de la même manière qu'en cas de pertes ou dommages.

Nous proposons également que d'autres moyens soient trouvés pour déterminer la base monétaire de conversion du montant de la responsabilité.

Article 8

Cet article concerne la déchéance du droit du transporteur ou de ses préposés de se prévaloir de la limitation de responsabilité. Nous estimons qu'il conviendrait d'ajouter, après les mots "le transporteur", les mots "ou ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions".

Article 9

Cet article a trait au transport des marchandises en pontée. Pour éviter toute ambiguïté, il vaudrait mieux supprimer la mention relative à "tout autre document faisant preuve de contrat de transport" (voir ci-dessus les observations relatives à l'article 2).

Article 10

A. Il convient de revoir l'ensemble de cet article en tenant compte des observations relatives à la définition du terme "transporteur" formulées à propos de l'article premier et de supprimer le mot "contractuel" dans le texte de cet article ainsi que dans son intitulé.

B. Nous proposons d'ajouter la phrase suivante au paragraphe 3 :

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

Article 11

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

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

Article 14

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

Article 16

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

Article 17

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

Article 19

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

Article 20

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

Article 21

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

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

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

Article 23

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

Article 24

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

Article 25

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

* 25 février 1976.

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

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

I. — Introduction

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

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

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

4. Lorsqu'un texte de disposition a été proposé en vue de modifier le texte actuel du projet de convention, il n'est reproduit dans l'analyse que s'il implique une modification de fond. Les suggestions de caractère purement rédactionnel ne sont ni reproduites ni exposées dans l'analyse, mais le nom du gouvernement ou de l'organisation qui les a faites est indiqué à la fin du développement relatif à l'article ou au paragraphe en cause. Pour voir quelle est la nature exacte de leur proposition, il suffit de se reporter au document A/CN.9/109*, où sont consignées les observations dudit gouvernement ou de ladite organisation.

Abréviations

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

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

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

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

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

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

II. — Analyse des observations

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

1. La majorité de ceux qui ont fait des observations sur le projet de convention dans son ensemble ont estimé que ses dispositions étaient en général acceptables (Afghanistan, Allemagne, République fédérale d', Autriche, Belgique, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, Hongrie, Niger, Norvège, République démocratique allemande, République socialiste soviétique d'Ukraine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Tchécoslovaquie). Néanmoins, à l'exception de l'Afghanistan, ils ont tous indiqué qu'il se posait encore certains problèmes que, sous sa forme actuelle, le projet ne résolvait pas et suggéré des solutions appropriées[1].

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. — Définitions

Observations relatives à l'ensemble de l'article

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

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

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

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

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

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

Article premier, paragraphe 1

Définition du "transporteur" ou "transporteur contractuel"

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

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

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

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

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

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

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

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

Article premier, paragraphe 2

Définition du "transporteur substitué"

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

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

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

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

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

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

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

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

Article premier, paragraphe 3

Définition du terme "destinataire"

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

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

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

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

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

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

Article premier, paragraphe 4

Définition du terme "marchandises"

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

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

20. Le Japon a proposé que la définition du terme "marchandises" n'englobe ni les emballages, ni les conteneurs ou autres unités de transport similaires. Plusieurs de ceux qui ont répondu (le Canada, le Japon, qui a formulé cette proposition à titre de solution de rechange, et l'Association internationale des armateurs) ont été d'avis que seuls les emballages durables, négociables et réutilisables, tels que des conteneurs, devraient être considérés comme "marchandises"; ils ont fait valoir que le projet de convention ne devait pas avoir pour effet que le transporteur soit tenu pour responsable de l'usure ou des détériorations résultant de l'utilisation normale d'autres types d'emballages qui n'impliquaient pas nécessairement que les marchandises emballées soient endommagées. A ce propos, le Canada a proposé la définition suivante[5] :

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

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

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

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

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

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

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

Modifications de forme

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

Article premier, paragraphe 5

Définition de l'expression "contrat de transport"

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

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

26. La France a proposé de compléter la définition de manière à préciser qu'"en vertu de ce contrat, le destinataire peut exercer les droits du chargeur et être soumis à ses obligations". Elle a fait observer qu'à défaut d'une telle disposition, la situation juridique du destinataire serait, lorsque aucun connaissement n'aurait été établi, déterminée par les dispositions des législations nationales qui différaient sur ce point.

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

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

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

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

31. L'Association internationale des armateurs a estimé souhaitable de remplacer les mots "un chargeur" par les mots "une personne disposant des marchandises", puisque ce n'est pas toujours le chargeur qui conclut le contrat de transport[7].

Modifications de forme

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

Article premier, paragraphe 6

Définition du terme "connaissement"

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

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

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

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

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

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

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

"Le "connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci à délivrer ces marchandises. Le connaissement peut comporter une condition aux termes de laquelle la livraison ne peut se faire que contre remise de ce document. Cette condition résulterait d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur[8]."

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

Article 2. — Domaine d'application

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

a) Domaine d'application de la nouvelle convention,

b) Opportunité de laisser aux parties le droit d'exclure son application dans certains cas.

a) *Domaine d'application*

i) *Résumé des observations*

2. Un grand nombre de ceux qui ont fait des observations ont approuvé le domaine d'application tel qu'il est actuellement défini à l'article 2. Certains ont néanmoins noté que restreindre l'application de la nouvelle convention au transport de marchandises "entre ports" pourrait rendre celle-ci inapplicable lorsque le transport de marchandises commençait ou finissait ailleurs que dans un port, c'est-à-dire lorsque la cargaison était acheminée par des moyens de transport mixtes. La majorité de ceux qui ont fait des observations sur l'exclusion du contrat d'affrètement du domaine d'application du projet de convention ont approuvé cette exclusion et ont suggéré d'indiquer expressément que le projet de convention ne s'appliquait pas à un connaissement émis par un transporteur en vertu d'un contrat d'affrètement lorsque le porteur du connaissement était l'affréteur ou un mandataire de l'affréteur.

ii) *Observations de caractère particulier*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) *Droit d'exclure l'applicabilité de la convention*

i) *Résumé des observations*

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

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

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

ii) *Observations de caractère particulier*

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

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

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

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

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

Article 2, paragraphe 1

Clause préliminaire du paragraphe

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

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

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

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

12. Les Philippines ont suggéré de supprimer le mot "deux", étant donné qu'un transport de marchandises par mer pouvait intéresser des ports situés dans plus de deux Etats.

Alinéa c

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

Alinéas d *et* e

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

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

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

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

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

Modifications de forme

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

Article 2, paragraphe 2

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

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

Article 2, paragraphe 3

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

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

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

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

Article 2, paragraphe 4

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

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

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

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

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

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

Autres observations

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

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

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

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

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

Article 3. — Interprétation de la Convention

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

DEUXIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. — Durée de la responsabilité

Article dans son ensemble

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

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

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

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

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

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

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

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

a) L'extension de la durée de la responsabilité du transporteur aurait pour résultat que c'est ce dernier — et non le propriétaire de la marchandise comme sous le régime de la Convention de Bruxelles de 1924 — qui aurait à souscrire une assurance contre les risques encourus pendant les périodes additionnelles où sa responsabilité serait engagée. Ce transfert de la charge de l'assurance entraînerait une augmentation des coûts de transport contraire aux intérêts du propriétaire des marchandises[9].

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

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

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

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

Article 4, paragraphes 1 et 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4, paragraphe 3

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

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

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

Article dans son ensemble

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

Observations favorables à l'article 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Critiques de l'article 5

8. Il a été admis à la quasi-unanimité, même parmi ceux qui ont critiqué la répartition des risques de transport entre le transporteur et le chargeur établie par l'article 5, qu'il n'y avait pas lieu de conserver la longue liste de cas d'exonération de responsabilité figurant au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et qu'en particulier on pouvait supprimer l'exception pour faute "dans l'administration du navire". Seule l'Union internationale des assurances transports (IUMI) a estimé qu'il ne fallait rien changer à la répartition des risques figurant dans la Convention de Bruxelles de 1924[10]. Le Groupe de travail CMI/CCI a déclaré qu'il était opposé à la formule de l'article 5 qui

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

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

A. *Exonération en cas de "faute de navigation"*

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

10. Le Royaume-Uni, l'URSS, l'ICS[11] et l'INSA ont proposé des dispositions de textes à incorporer dans l'article 5 en vue de conserver l'exonération du transporteur pour "faute de navigation" :

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

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

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

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

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

> ". . . exonère le transporteur de responsabilité pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison provenant d'une erreur de navigation, à moins qu'il ne soit établi que cette perte ou dommage ou ce retard est dû à une faute du transporteur lui-même."

B. *Exonération en cas d'"incendie"*

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

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

> "1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises, si l'événement qui a causé le préjudice s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, et résulte d'une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.
>
> "Sauf preuve contraire, la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires est présumée lorsque le dommage ou la perte résulte directement ou indirectement d'un naufrage, d'une collision, d'un échouement, d'une explosion ou d'un défaut du navire.
>
> "2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage résultant d'une négligence ou d'un défaut dans la navigation du navire, ou d'un incendie, à moins qu'il ne soit prouvé que l'événement ayant provoqué la perte ou le dommage a été causé par le fait ou la faute du transporteur."

C. *Retard à la livraison*

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

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

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

D. *Charge de la preuve attribuée aux transporteurs*

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

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

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

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

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

E. *Conséquences néfastes possibles*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Adjonctions proposées à l'article 5

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

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

Article 5, paragraphe 1

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

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

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

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

Types de préjudice engageant la responsabilité du transporteur

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

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

24. Dans le but d'harmoniser la terminologie de la Convention et de bien faire ressortir que la responsabilité du transporteur s'étend non seulement à la perte proprement dite des marchandises ou aux dommages qu'elles ont subis mais aussi à la perte financière qui peut en résulter, le Canada a suggéré de remanier la première phrase du paragraphe 1 de la façon suivante : "Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que de toutes dépenses en résultant . . .[13]".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

mage est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde . . .[16]"

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

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

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

". . .[17].

"2. Lorsqu'il est prouvé que la perte ou le dommage (avarie) à la marchandise s'est produit pendant le transport, il y a présomption, jusqu'à preuve du contraire, que l'événement qui a causé la perte ou le dommage (avarie) a eu lieu pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur au sens de l'article 4[18]."

Responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison

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

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

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

Autres observations

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

34. Le Canada et la Sierra Leone ont fait observer que si la définition du "transporteur" donnée au paragraphe 1 de l'article premier englobait les préposés et mandataires de celui-ci, il était superflu de les mentionner au paragraphe 1 de l'article 5[19].

Suggestions d'ordre rédactionnel

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

Article 5, paragraphe 2

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

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

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

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

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

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

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

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

"3. Aux fins du paragraphe 2[20] du présent article, il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au lieu de déchargement prévu dans le contrat de transport dans le délai stipulé dans ledit contrat."

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

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

Article 5, paragraphe 3

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

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

"Si à l'expiration des soixante jours le transporteur peut déterminer le lieu où se trouvent les marchandises, l'ayant droit ne peut considérer les marchandises comme perdues avant un nouveau délai de 60 jours[21]."

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

Article 5, paragraphe 4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autres observations

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

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

Article 5, paragraphe 5

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

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

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

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

52. Tout en estimant que la convention ne devrait pas régler les transports d'animaux vivants[24], la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a suggéré qu'au cas où la Convention régirait néanmoins ces transports, le libellé du paragraphe 5 de l'article 5 soit remanié de la façon suivante :

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

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

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

"*b*) Des risques particuliers inhérents au transport d'animaux. Il est présumé, sauf preuve contraire, que toute perte ou dommage résulte de ces risques particuliers[25]."

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 5, paragraphe 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"*c*) D'un conflit du travail."

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

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

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

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

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 5, paragraphe 7

62. La République fédérale d'Allemagne a suggéré de supprimer ce paragraphe, estimant que les relations entre les actions du propriétaire de la marchandise contre le transporteur et contre d'autres personnes devaient être régies par des accords internationaux spécifiques, telle la Convention de Bruxelles sur l'abordage de 1910[26], ou par les principes du droit national applicable.

Suggestions d'ordre rédactionnel

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

Article 6. — Limites de la responsabilité

Article dans son ensemble

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

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

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

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

Variante A

4. Le Danemark, Fidji, la Finlande, la Hongrie[27], la Norvège, le Royaume-Uni et la Suède[28] se sont déclarés en faveur de la variante A, pour les raisons suivantes :

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

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

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

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

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

i) L'assurance de ces marchandises (Finlande); ou

ii) Une disposition analogue au paragraphe 3 de l'article 10 du projet de convention TCM[29] qui est libellé comme suit : "Le poids brut minimum de ces marchandises sera réputé être . . . kilos." (Norvège);

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

[27] La Hongrie s'est déclarée également en faveur de la variante C.
[28] La Suède a indiqué la variante B comme second choix.
[29] E/CONF.59/17.

Variante B

5. L'Autriche, la République démocratique allemande[30], le Japon[31] et l'OCTI ont indiqué qu'ils préféraient la variante B, pour les raisons suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

8. La Suède a indiqué la variante B comme second choix[32].

9. L'OCTI a proposé de modifier l'alinéa *b* de la variante B afin d'indiquer clairement que la limite de responsabilité fixée aux termes de l'alinéa en question ne s'applique pas dans les cas où la perte ou l'avarie a été causée par le retard à la livraison; tous les cas de perte ou d'avarie seraient couverts uniquement par la limite fixée à l'alinéa *a*. Elle a proposé de libeller l'alinéa *b* comme suit :

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

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

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

Variante C

11. La Hongrie a indiqué une préférence pour la variante C[33], car elle prévoit les mêmes limites pour tous les cas de responsabilité du transporteur, y compris le cas de retard à la livraison.

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

Variante D

13. Les Etats-Unis d'Amérique[34], la France, la République fédérale d'Allemagne, la République socialiste soviétique de Biélorussie, la République socialiste soviétique d'Ukraine, l'URSS et l'INSA ont indiqué qu'ils préféraient la variante D. En ce qui concerne les deux sous-variantes portant sur la limite de responsabilité dans le cadre de l'alinéa *b* de cette variante, les Etats-Unis d'Amérique ont préféré la sous-variante Y et les autres la sous-variante X.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Variante E

18. Le Japon[35], le Mexique et la Sierra Leone ont indiqué une préférence pour la variante E.

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

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

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

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

Expression des limites en droits de tirages spéciaux

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

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

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

Expression des limites en "francs or"

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

Conversion de l'unité de valeur en monnaie nationale

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

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

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

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

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

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

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

Observations ne portant pas sur une variante précise

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D. *Absence de choix entre les différentes variantes*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

35. Le Royaume-Uni a proposé d'introduire à l'article 6 ou à l'article 24 une disposition aux termes de laquelle, lorsque les propriétaires de la marchandise ont payé le sauvetage et se retournent contre le transporteur en arguant d'une erreur de sa part, le remboursement n'est pas sujet aux limites de responsabilité prescrites dans ledit article[36].

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

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

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

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

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

37. L'IUMI a fait observer que :

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

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

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

Article 7. — Recours judiciaires

Article dans son ensemble

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

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

Article 7, paragraphe 1

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

Suggestions d'ordre rédactionnel

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

Article 7, paragraphe 2

5. Le Canada a fait observer qu'aux termes de ce paragraphe la personne autorisée à se prévaloir des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur devait être "un préposé ou mandataire du transporteur". Le Canada a souligné d'autre part que, s'agissant de définir "la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur", il était question, au paragraphe 3 de l'article 4, "des préposés, des mandataires ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur". Le Canada a proposé d'utiliser comme seule et unique formule dans les deux articles : "les préposés ou mandataires[37]".

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

Article 7, paragraphe 3

6. Le Canada a jugé ce paragraphe acceptable.

Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement" :

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

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

i) La notion de "témérité" équivaut en fait à celle de "négligence". La responsabilité du transporteur reposant, aux termes de l'article 5, sur la notion de négligence, il pourrait en résulter, dans la pratique, que le transporteur soit déchu du droit de limiter sa responsabilité chaque fois qu'il serait établi qu'il y a eu négligence (RSS d'Ukraine et URSS);

ii) Le maintien de l'expression "et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement" entraînerait, dans un grand nombre de situations concrètes, la déchéance du transporteur de son droit de limiter sa responsabilité, car il lui serait très difficile de prouver qu'il ignorait que des dommages résulteraient probablement (RSS de Biélorussie et URSS). Ce libellé susciterait d'autre part divers problèmes d'interprétation (RSS d'Ukraine).

Autres observations

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

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

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

Article 9. — Marchandises en pontée

Article 9, paragraphe 1

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

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

Autorisation de transporter des marchandises en pontée

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

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

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

Responsabilité du transporteur en cas de transport en pontée autorisé

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

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

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

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

Suggestions d'ordre rédactionnel

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

Article 9, paragraphe 2

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

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

Article 9, paragraphe 3

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

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

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

Article 9, paragraphe 4

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

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

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

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

Article dans son ensemble

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

2. La France a suggéré de remplacer l'expression "transporteur contractuel", figurant dans l'intitulé et les dispositions de l'article, par le terme "transporteur", pour rendre l'article conforme à la définition du "transporteur" proposée par la France au paragraphe 1 de l'article premier[38].

3. Le Canada a fait les observations suivantes :

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

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

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

i) Le recours de l'ayant droit aux marchandises contre les transporteurs serait simplifié puisqu'une personne (le transporteur contractuel) serait responsable, en vertu de l'article, de la totalité du transport;

ii) Il s'ensuivrait donc que le transporteur contractuel pourrait probablement arriver rapidement à un règlement avec le demandeur;

iii) L'indemnité que le transporteur contractuel, auquel une réclamation serait faite, pourrait être en mesure d'obtenir du transporteur substitué serait probablement plus facile à fixer compte tenu des rapports contractuels directs entre le demandeur et la partie responsable.

Article 10, paragraphe 1

4. La Hongrie et la Tchécoslovaquie ont estimé qu'il y avait lieu de réexaminer les liens entre ce paragraphe et le paragraphe 2 de l'article 11. La Hongrie a déclaré que les deux paragraphes semblaient incompatibles, et elle a donc suggéré de supprimer le paragraphe 2 de l'article 11.

5. Les Pays-Bas ont proposé de modifier la première phrase de ce paragraphe, pour la rendre conforme à la définition selon laquelle le "transporteur substitué" est "le propriétaire du navire qui transporte les marchandises", proposée par les Pays-Bas au paragraphe 2 de l'article premier[39]. Selon les Pays-Bas, cette première phrase devrait se lire comme suit :

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

Article 10, paragraphe 2

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

Article 10, paragraphe 3

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

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

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

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

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

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

Article 10, paragraphe 4

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

Article 11. — Transport par transporteurs successifs

Article dans son ensemble

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

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

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

> "1. Lorsqu'un contrat de transport prévoit que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie du transport auquel s'applique le contrat et que le reste du contrat sera exécuté par une personne autre que le transporteur contractuel (le transporteur subséquent), la responsabilité du transporteur contractuel ainsi que celle du transporteur subséquent sont déterminées conformément aux dispositions de l'article 10.
>
> "2. Toutefois le transporteur contractuel peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte, avarie ou retard à la livraison qui ont été causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur subséquent, étant entendu qu'il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte ou avarie ou ledit retard à la livraison ont été ainsi causés.
>
> "3. Les dispositions de l'article 10 concernant la responsabilité du transporteur substitué s'appliquent *mutatis mutandis* aux parties du transport visées au paragraphe 1 du présent article."

4. La France a proposé de remplacer, chaque fois qu'elle apparaît dans cet article, l'expression "transporteur contractuel" par le mot "transporteur", pour rendre l'article conforme à la définition du "transporteur" proposée par la France au paragraphe 1 de l'article premier[40].

Article 11, paragraphe 1

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

Article 11, paragraphe 2

6. Les Etats-Unis d'Amérique, la France, la Hongrie et la République démocratique allemande ont proposé de supprimer ce paragraphe, et la Tchécoslovaquie a suggéré de le reconsidérer étant donné qu'il semblait incompatible avec les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, selon lesquelles le transporteur contractuel est responsable de la totalité du transport même s'il a confié l'exécution du transport ou une partie de celui-ci à un ou plusieurs transporteurs substitués[41]. La France a noté que, en permettant au transporteur contractuel de s'exonérer de sa responsabilité pour la totalité du transport en stipulant simplement dans le contrat qu'il n'effectuera en fait qu'une partie du transport, on ruinerait toute la portée de l'article 10.

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

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

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

TROISIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. — Règle générale

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

2. Le Canada a fait observer que, dans la mesure où la convention imposerait au chargeur les obligations énoncées à la sixième prémisse formulée par le Canada pour évaluer le projet de convention[42], il n'était pas favorable à ce que l'on ajoute à cet article des dispositions détaillées concernant la responsabilité du chargeur.

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

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

b) Aux termes de l'article 12, le chargeur peut dégager sa responsabilité en prouvant qu'il n'y a pas eu "faute" ou "négligence" de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires. En particulier, pour prouver l'absence de faute ou de négligence, le chargeur n'est pas tenu de déterminer les circonstances particulières qui ont causé la perte ou le dommage subi par le transporteur. Selon le paragraphe 1 de l'article 5, cependant, le transporteur ne peut dégager sa responsabilité qu'en apportant la preuve de l'absence de toute négligence de sa part lorsqu'il a pris des mesures pour éviter l'événement qui a causé la perte ou le dommage aux marchandises ou le retard à la livraison, et éviter les conséquences de cet événement; c'est-à-dire que le transporteur doit déterminer l'événement particulier ayant causé la perte ou le dommage. L'INSA a donc proposé de modifier le libellé du paragraphe 1 de l'article 5 pour le rendre conforme à celui de l'article 12[43].

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

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

Article 13. — Règles particulières sur les marchandises dangereuses

Article dans son ensemble

Définition de l'expression "marchandises dangereuses"

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

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

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

3. L'ICS a proposé, en vue de protéger les transporteurs au cas où des produits présentant des risques ou polluants leur ont été remis par le chargeur sans que celui-ci leur en ait fait connaître la nature véritable, d'assimiler de tels produits à des marchandises dangereuses aux fins de l'article 13[44].

Additions proposées à l'article 13

4. Les Pays-Bas ont proposé d'inclure dans cet article une disposition relative à la portée et aux limites de la responsabilité des transporteurs substitués (et des transporteurs subséquents[45]) lorsque le transporteur contractuel ne communique pas à ces autres transporteurs les renseignements dont il dispose au sujet de

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

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

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

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

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

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

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

Article 13, paragraphe 1

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

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

8. La Finlande a fait observer que, selon les règles de l'OMCI régissant le transport des marchandises dangereuses[46], le chargeur est toujours tenu d'apposer une marque sur les marchandises dangereuses pour en indiquer le caractère dangereux. Selon le Royaume-Uni, il y avait lieu de laisser au droit national applicable le soin de trancher la question de savoir si, dans un cas particulier, il a été matériellement impossible au chargeur d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque indiquant qu'elles sont dangereuses.

9. Le Canada a proposé de supprimer la seconde phrase de ce paragraphe prévoyant l'obligation du chargeur d'apposer une marque sur les marchandises dangereuses, étant donné que, de l'avis du Canada, ce paragraphe ne devrait viser que l'obligation pour le chargeur d'informer le transporteur des caractéristiques particulières des marchandises dangereuses pouvant concerner la manière appropriée de les transporter[47].

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 13, paragraphe 2

Obligation faite au chargeur d'informer le transporteur des précautions à prendre

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"Le transporteur peut à tous moments débarquer, détruire ou rendre inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, toutes marchandises dangereuses se trouvant sous sa garde, et qui sont devenues un danger pour la vie ou les biens, que le transporteur ait eu ou non connaissance de la nature ou du caractère de ces marchandises dangereuses[48]."

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 13, paragraphe 3

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

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

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

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

22. L'INSA a suggéré de supprimer au paragraphe 3 le membre de phrase "selon ce qu'exigent les circonstances", pour les raisons qu'elle a exposées lorsqu'elle a proposé la suppression de ce même membre de phrase au paragraphe 2 de l'article 13[49].

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

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

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

QUATRIÈME PARTIE. — DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. — Emission du connaissement

Article dans son ensemble

1. La France a suggéré que l'expression "transporteur contractuel" qui figure aux paragraphes 1 et 2 soit remplacée par le terme "transporteur" pour rendre l'article conforme à la définition du transporteur qu'elle avait proposée pour le paragraphe 1 de l'article premier[50].

Article 14, paragraphe 1

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

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

3. L'ICS a suggéré que les mots "Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué . . ." soient remplacés par les mots "Lorsque les marchandises passent sous la garde du transporteur dans la zone portuaire . . .", de façon à harmoniser le libellé de cet article avec celui qu'elle a proposé pour le paragraphe 2 de l'article 4[51].

Article 14, paragraphe 2

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

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

Article 15. — Contenu du connaissement

Article dans son ensemble

Liste détaillée des indications devant figurer dans le connaissement

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

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

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

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

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

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

Souplesse dans l'établissement de la documentation

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

4. Il convient de signaler que le Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 permet, à l'article III[52], de remplacer la lettre de transport aérien par "tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à effectuer."

Article 15, paragraphe 1

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

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

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

7. Les Philippines ont proposé qu'on ajoute à ce paragraphe un nouvel alinéa *m* stipulant que l'information suivante devra également figurer dans les connaissements : "le montant facturé ou la valeur estimative des marchandises", cette proposition étant liée à la modification proposée par les Philippines pour l'article 6[53].

Proposition de modification de l'alinéa a

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

Proposition de modification de l'alinéa b

9. L'INSA a déclaré que si l'on adopte sa proposition tendant à modifier la définition du terme "marchandises" au paragraphe 4 de l'article premier de façon à exclure tout emballage autre que les conteneurs[54], l'alinéa *b* de l'article 15 devrait être remanié comme suit : "l'état apparent des marchandises ou de leur emballage". L'INSA a expliqué que cette modification avait pour but de préciser que, s'agissant de marchandises emballées, le transporteur était tenu de mentionner uniquement l'état apparent de l'emballage.

Propositions de modification de l'alinéa f

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

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

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

Proposition de modification de l'alinéa h

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

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

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

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

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

Proposition de modification de l'alinéa j

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

Proposition de modification de l'alinéa k

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

Proposition de suppression de l'alinéa l

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

Suggestions d'ordre rédactionnel

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

Article 15, paragraphe 2

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

18. La RSS d'Ukraine a proposé qu'au paragraphe 2 de l'article 15, il soit stipulé que le transporteur devra indiquer dans le connaissement que les marchandises seront transportées en pontée[55].

Article 15, paragraphe 3

19. Le Japon a déclaré qu'il conviendrait de préciser quelles seraient, en vertu de ce paragraphe, les conséquences de l'absence dans le connaissement d'une ou plusieurs mentions que le transporteur devait y faire figurer conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 15.

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

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

Article 16. — Connaissement : réserves et force probante

Article dans son ensemble

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

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

Article 16, paragraphe 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Suggestions d'ordre rédactionnel

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

Article 16, paragraphe 2

9. L'INSA a proposé d'ajouter les mots ". . . ou [de] leur emballage" après le mot "marchandises", les deux fois où celui-ci apparaît dans le paragraphe 2 afin d'harmoniser le libellé de ce paragraphe avec celui du paragraphe 1 *b* de l'article 15 tel que l'INSA propose de le modifier[56].

Article 16, paragraphe 3

Alinéa b

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

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

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

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

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

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

Article 16, paragraphe 4

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

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

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

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

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 16, paragraphes 2, 3 et 4

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

Article 17. — Garanties données par le chargeur

Article dans son ensemble

Réglementation de l'utilisation des lettres de garantie

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

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

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

Suppression de la mention "y compris le destinataire"

4. La France et l'INSA ont proposé de supprimer la mention "y compris le destinataire" dans les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17[57].

Article 17, paragraphe 1

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

Suggestions d'ordre rédactionnel

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

Article 17, paragraphe 2

Suggestions d'ordre rédactionnel

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

Article 17, paragraphe 3

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

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

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

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

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

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

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

Article 17, paragraphe 4

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

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

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 18. — Documents autres que les connaissements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. L'ICS a proposé que si le paragraphe 2 de l'article 4 du projet de Convention n'était pas modifié comme elle le suggérait[58], l'article 18 soit modifié comme suit :

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

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

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

CINQUIÈME PARTIE. — DROITS ET ACTIONS

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

Article 19, paragraphe 1

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

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

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

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

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

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

Article 19, paragraphe 2

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

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

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

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

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

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

Article 19, paragraphe 3

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

Article 19, paragraphe 4

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

Article 19, paragraphe 5

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

13. L'ICS, qui est opposée à la responsabilité du transporteur prévue par le projet de convention en cas de retard à la livraison[59], propose d'ajouter à la fin du paragraphe 5 les mots "ou à ses préposés ou mandataires", si cette responsabilité devait être retenue.

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

Article 19, paragraphe 6

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

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

Article 20. — Prescription de l'action

Article dans son ensemble

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

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

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

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

chargeur à l'encontre du transporteur, quand le premier réclame au second de prendre en charge sa contribution aux avaries communes, lorsque la perte résulte d'une faute du transporteur[60].

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 20, paragraphe 1

Durée du délai de prescription

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

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

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

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

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

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

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

6. L'Autriche, la Hongrie, le Mexique, le Niger, la Sierra Leone et la Suède[61] ont proposé que le délai de prescription prévu par ce paragraphe soit de deux ans. Les raisons suivantes ont été données :

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

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

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

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

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

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

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

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

Alinéas a *et* b

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

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

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

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

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

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

Article 20, paragraphe 3

12. La RSS de Biélorussie et l'URSS proposent que la formulation de ce paragraphe soit modelée sur celle du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises[62].

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

Article 20, paragraphe 4

14. Le Canada a proposé que ce paragraphe soit supprimé, compte tenu de ce qu'il a demandé la suppression du paragraphe 2 de l'article premier[63], ainsi que celle de l'article 10[64].

Article 20, paragraphe 5

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

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

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

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

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

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

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

Article 21. — Compétence

Article dans son ensemble

Propositions tendant à supprimer l'article 21

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

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

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

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

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

Proposition d'addition à l'article 21

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 21, paragraphe 1

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

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

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

Propositions visant à limiter les options accordées au demandeur

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

Propositions concernant la clause introductive du paragraphe 1

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

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

Propositions visant certains alinéas

12. La Belgique et l'INSA ont fait observer que l'alinéa *b* du paragraphe 1 risquait de conduire à l'introduction d'actions judiciaires devant des tribunaux éloignés des ports de chargement et de déchargement ou de l'établissement principal du transporteur. La Belgique a attiré l'attention sur une conséquence possible de l'application de l'alinéa *b* du paragraphe 1, à savoir l'éventualité pour un transporteur ayant conclu un contrat de transport par l'intermédiaire d'une agence de se voir poursuivi en un lieu où il ne possède qu'une agence et d'être en conséquence dans l'impossibilité de défendre efficacement ses intérêts. La Belgique a donc proposé de remanier l'alinéa *b* du paragraphe 1 sur le modèle de l'article 17 de la Convention d'Athènes de 1974[65].

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

Article 21, paragraphe 2

Propositions tendant à supprimer le paragraphe 2[66]

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

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

Portée du paragraphe 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

Article 21, paragraphe 3

Modification du libellé de la première phrase

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

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

Disposition relative à d'éventuelles mesures provisoires ou conservatoires

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

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

Article 21, paragraphe 4

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

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

Article 21, paragraphe 5

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

Article 22. — Arbitrage

Article dans son ensemble

1. La RSS de Biélorussie, la RSS d'Ukraine, l'URSS et l'INSA ont proposé la suppression de cet article[67]. Ils ont fait observer que le paragraphe 1 lais-

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22, paragraphe 2

5. La Belgique fait observer que le paragraphe iii de l'alinéa *a* pouvait avoir pour effet d'éloigner le lieu de la procédure d'arbitrage des ports de chargement ou de déchargement ou de l'établissement principal du transporteur. Elle a jugé qu'aux termes du paragraphe iii de l'alinéa *a* un transporteur qui conclut un contrat de transport par l'intermédiaire d'une agence pourrait être contraint à se soumettre à l'arbitrage là où il aura tout au plus une agence et où il ne pourra donc pas défendre sérieusement ses intérêts. La Belgique a proposé que le paragraphe iii de l'alinéa *a* soit remanié sur le modèle de l'article 17 de la Convention d'Athènes de 1974[68].

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

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

Article 22, paragraphe 4

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

Suggestion d'ordre rédactionnel

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

SIXIÈME PARTIE. — DISPOSITIONS DÉROGATOIRES À LA CONVENTION

Article 23. — Clauses contractuelles

Article 23, paragraphe 1

1. La Sierra Leone a proposé que ce paragraphe soit supprimé, étant donné que les parties à un contrat de transport devraient être autorisées à s'entendre pour écarter certaines ou l'ensemble des dispositions de la Convention[69].

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

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

Article 23, paragraphe 2

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

Article 23, paragraphe 3

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

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

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

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

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

Article 23, paragraphe 4

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

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

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

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

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

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

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

Article 24. — Avaries communes

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

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

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

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

2. Le Japon a fait observer que la deuxième phrase de cet article, combinée au paragraphe 1 de l'article 5, aurait pour effet de saper à la base l'un des principes fondamentaux de l'avarie comme en autorisant le propriétaire des marchandises à se faire indemniser par le transporteur de sa contribution à des avaries communes dues à une erreur de navigation. Le Japon a donc proposé que la deuxième phrase de cet article soit examinée à nouveau.

3. Le Royaume-Uni a fait observer[70] que cet article devrait être modifié pour les raisons suivantes :

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

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

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

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

Le Royaume-Uni propose la nouvelle formulation suivante :

"*Avaries communes et sauvetage*

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

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

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

5. Le Canada fait observer que :

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

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

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

b) Tel qu'il est actuellement libellé, cet article n'offre pas au propriétaire des marchandises une protection suffisante en ce qui concerne sa contribution aux avaries communes lorsqu'il n'y a pas eu perte ou dommage aux marchandises, et, alors qu'il ne fait que suggérer que le transporteur peut être tenu d'indemniser le destinataire, il limite le montant de l'indemnité que le transporteur devra verser à ce dernier;

c) Bien que le Canada ait jugé que le libellé actuel de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924[71] ne donnait lieu à aucune difficulté, l'insertion de la seconde phrase de l'article 24 semble correspondre à des vues contraires.

Article 25. — Autres conventions

Article 25, paragraphe 1

1. Les Philippines ont proposé la suppression de ce paragraphe, car elles sont d'avis que seule la Convention envisagée devrait régir le transport de marchandises par mer. Comme autre solution possible, les Philippines ont proposé que la portée de ce paragraphe soit limitée par l'insertion du membre de phrase suivant : "qui ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Convention".

2. Le Canada a fait part de son opposition à la disposition de ce paragraphe qui accorde aux dispositions contraires d'autres conventions internationales concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer, priorité sur les dispositions de la Convention envisagée.

Proposition tendant à ajouter un nouveau paragraphe 1 bis

3. Le Royaume-Uni a proposé d'insérer à l'article 25 un nouveau paragraphe stipulant que le régime de responsabilité prévu par la Convention ne pourra être invoqué dans les cas où la Convention d'Athènes de 1974 est applicable au chargement. Le Royaume-Uni a fait remarquer que cette dernière Convention s'appliquait aux bagages qui accompagnent un passager.

Article 25, paragraphe 2

4. Le Canada a déclaré que les dispositions de ce paragraphe étaient acceptables.

5. L'ICS a recommandé que la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime en matières nucléaires, signée à Bruxelles en 1971, soit ajoutée aux conventions dont il est question aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 2.

6. L'Autriche a proposé que le membre de phrase "à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne", qui figure à l'alinéa *b* du paragraphe 2, soit supprimé. L'Autriche a fait remarquer qu'il serait suffisant de prévoir que l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable conformément au droit interne applicable, étant donné que la comparaison requise par l'alinéa *b* du paragraphe 2 est dans certains cas impossible à établir et que, de toute manière, les dispositions du droit interne sont toujours plus favorables au demandeur que les dispositions du projet de convention ou des conventions internationales mentionnées au paragraphe 2.

Suggestion d'ordre rédactionnel

7. La France a présenté une suggestion d'ordre rédactionnel qui concerne uniquement la version française de l'alinéa *a* du paragraphe 2.

[71] La phrase en question de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924 se lit comme suit :

"Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes."

5. — Rapport du Secrétaire général : projet de convention sur le transport de marchandises par mer; projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales (A/CN.9/115)*

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	323
PROJETS D'ARTICLES	323
Article [ ]. — Dépositaire	323
[Article [ ]. — Mesures d'application]	323
Article [ ]. — Date d'application	323
Article [ ]. — Signature, ratification [acceptation, approbation], adhésion	323
Article [ ]. — Réserves	324
Article [ ]. — Entrée en vigueur	324
Article [ ]. — Dénonciation	325

* 1er mars 1976.

Introduction

1. A sa huitième session (10-21 février 1975), à laquelle le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer a été adopté, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a prié le Secrétariat d'établir des projets d'articles traitant des dispositions finales et de les soumettre à la Commission à sa neuvième session. Le présent rapport a été établi comme suite à cette demande.

2. On notera que l'article relatif à l'"Entrée en vigueur" prévoit que celle-ci est subordonnée à la condition que des Etats ayant une flotte de commerce d'un tonnage spécifié deviennent Etats contractants, le tonnage d'un Etat contractant étant déterminé par référence à certains tableaux statistiques figurant dans le *Lloyd's Register of Shipping*. Le Secrétariat s'est enquis auprès du *Lloyd's Register of Shipping* de la méthode employée pour la compilation de ces tableaux, de leur présentation et de la date de publication du Registre et il a reçu les renseignements suivants :

a) Les tableaux statistiques sont établis principalement sur la base de données inscrites dans les registres maritimes et complétés par toutes données publiées concernant les navires de petit tonnage. Les données sont automatisées et mises à jour quotidiennement. Elles sont recueillies auprès de toutes les sources réputées sûres, notamment les pouvoirs publics, les armateurs et les constructeurs de navires. Elles sont examinées et évaluées dans le but d'en vérifier l'exactitude.

b) Le *Lloyd's Register of Shipping* ne peut pas affirmer avec certitude que les catégories de navires marchands inscrites actuellement au tableau 2 resteront les mêmes à l'avenir, vu que l'évolution de la technique en matière de construction de navires exigera peut-être que des changements soient apportés aux prochaines éditions des tableaux. Toutefois, on ne prévoit pas pour le moment de changements radicaux dans ces catégories.

c) Le Registre est publié chaque année, en octobre ou novembre. Les chiffres qui y figurent sont donnés au 1er juillet de l'année de la publication.

Projets d'articles

Article [ ]. — *Dépositaire*

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

[*Article* [ ]. — *Mesures d'application*][1]

[1. Tout Etat contractant qui comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles [, selon sa constitution,] des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, lors de la signature, de la ratification [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment amender cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration[2].

2. Les déclarations faites lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, [de l'acceptation ou de l'approbation].

3. Les déclarations faites en vertu du paragraphe 1 du présent article et la confirmation des déclarations faites en vertu du paragraphe 2 du présent article seront notifiées par écrit au dépositaire.

4. Les déclarations indiqueront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

5. Les déclarations faites en vertu du paragraphe 1 du présent article prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant, à moins que le dépositaire n'en reçoive notification après cette date. En pareil cas, ces déclarations prendront effet à la date de la réception de la notification. Si, en pareil cas toujours, la notification prévoit que les déclarations prendront effet à une date qui y est spécifiée et si cette date est postérieure à la date de la réception de la notification par le dépositaire, ces déclarations prendront effet à la date postérieure en question.

6. Si un Etat contractant mentionné au paragraphe 1 du présent article ne fait aucune déclaration lors de la signature, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.]

Article [ ]. — *Date d'application*

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats [de transport] qui auront été conclus à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard.

Article [ ]. — *Signature, ratification, [acceptation, approbation], adhésion*

1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au .....*, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est sujette à ratification, [acceptation ou approbation] par les Etats signataires.

3. Après le .....*, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

[1] Le présent article est inspiré de l'article 31 de la Convention de New York de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. Toutefois, pour autant que sache le Secrétariat, il n'existe pas à l'heure actuelle d'Etat comprenant deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles, selon sa constitution, des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières faisant l'objet du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

* Insérer la même date.

[2] Ce paragraphe est inspiré du paragraphe 1 de l'article 31 de la Convention de New York de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises dans lequel les mots "selon sa constitution" placés ici entre crochets figurent également. Toutefois, la Commission voudra peut-être examiner la question de savoir si ces mots sont nécessaires aux fins de la présente Convention.

4. Les instruments de ratification [d'acceptation, d'approbation] et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article [ ]. — *Réserves*

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, formuler une ou plusieurs des réserves suivantes :

a) . . . . . .
b) . . . . . .

. . . . . .

2. Aucune réserve à la présente Convention autre que celles qui sont indiquées au paragraphe 1 du présent article n'est autorisée.

3. Les réserves formulées lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, [de l'acceptation ou de l'approbation].

4. Les réserves formulées en vertu du paragraphe 1 et la confirmation des réserves formulées en vertu du paragraphe 3 du présent article seront notifiées par écrit au dépositaire.

5. Les réserves prendront effet lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat réservataire.

6. Tout Etat ayant formulé une réserve en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification adressée au dépositaire. Ce retrait prendra effet à la date de la réception de la notification par le dépositaire. Si la notification prévoit que le retrait de la réserve prendra effet à une date qui y est spécifiée et si cette date est postérieure à la date de la réception de la notification par le dépositaire, le retrait prendra effet à la date postérieure en question.

Article [ ]. — *Entrée en vigueur*

Variante A

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle . . . Etats au moins, dont les flottes de commerce représentent au total . . . p. 100 au moins du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ][3].

Variante B

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle . . . Etats au moins, y compris . . . Etats possédant chacun une marine marchande d'au moins . . . tonneaux de jauge brute, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ][4].

2. Aux fins du présent article, le tonnage retenu sera celui [qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping*, Statistical Tables 197-, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde] [qui figure, pour un Etat contractant donné, dans la dernière édition du *Lloyd's Register of Shipping* — Statistical Tables, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde, publiée avant la date à laquelle l'Etat intéressé est devenu Etat contractant][5].

3. Pour chacun des Etats qui deviendra partie contractante à la présente Convention au cours du délai d'un an spécifié au paragraphe 1 ou après l'expiration

[3] Cette disposition s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 49 de la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974) et dans l'article 17 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Londres, 1969).

[4] Cette disposition s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 13 du Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924, Bruxelles, 23 février 1968, ainsi que dans l'article 11 de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, Bruxelles 1957, et dans l'article XV de la Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969.

[5] 1) Cette disposition s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 49 de la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974). Le paragraphe 1 de l'article 49 est ainsi conçu :

"1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 24 Etats au moins dont le tonnage global représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial seront devenus Parties contractantes à ladite Convention conformément à l'article 48. Aux fins du présent article, le tonnage retenu sera celui qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping*—Statistical Tables 1973, tableau 2, "World Fleets: Analysis by Principal Types", en ce qui concerne les navires de charge classiques (y compris les bâtiments mixtes) et porte-conteneurs (entièrement cellulaires), à l'exclusion de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des Grands Lacs du Canada et des Etats-Unis d'Amérique."

Il y a lieu de noter que les statistiques relatives au tonnage tirées du *Lloyd's Register of Shipping*—Statistical Tables 1973, tableau 2, "World Fleets: Analysis by Principal Types", ainsi qu'une note explicative, figurent dans le rapport de la Conférence de plénipotentiaires sur un Code de conduite des conférences maritimes, vol. II (TD/CODE/13/Add.1, deuxième partie). Une référence aux statistiques figurant dans ledit document se trouve à la note de bas de page accompagnant l'article 49 de la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes.

2) Certaines conventions dont le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime est dépositaire (par exemple l'article 17 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires) et certaines conventions maritimes de l'OIT (par exemple l'article 15 de la Convention n° 133 de 1970 : Convention concernant le logement de l'équipage à bord des navires) contiennent des dispositions subordonnant leur entrée en vigueur à la condition qu'un certain nombre d'Etats contractants possèdent une marine marchande d'une certaine jauge, mais elles n'indiquent pas comment cette jauge peut être déterminée. En réponse aux questions que leur a adressées le Secrétariat, les secrétariats de l'OMCI et de l'OIT ont déclaré que la jauge était déterminée, aux fins des dispositions concernant l'entrée en vigueur, par référence aux données statistiques figurant dans le *Lloyd's Register of Shipping*.

3) Le *Lloyd's Register of Shipping*, en réponse à une demande du Secrétariat concernant la possibilité d'utiliser ses tableaux statistiques pour déterminer le tonnage, a suggéré que l'on pourrait envisager de calculer la jauge de la marine marchande d'un Etat contractant en se référant non au tableau 1 (Merchant Fleets of the World) mais au tableau 2 (World Fleets: Analysis by Principal Types). En effet, le tableau 2 serait plus approprié si l'on tient compte du fait que seul le tonnage de certains types de navires marchands entre en ligne de compte pour le calcul de la jauge de la marine marchande d'un Etat aux fins des dispositions concernant l'entrée en vigueur. La Commission voudra peut-être examiner cette suggestion.

de ce délai, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après le dépôt de l'instrument approprié au nom de cet Etat.

Variante A

4. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention de 1924 de façon que cette dernière cesse d'avoir effet pour cet Etat lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard. Avant la date à laquelle le dernier instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion requis par le paragraphe 1 du présent article pour l'entrée en vigueur de la présente Convention aura été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins du présent paragraphe, un Etat pourra demander au Gouvernement belge de considérer que sa notification de dénonciation de la Convention de 1924 a été reçue le premier jour du mois suivant cette date.

5. Lors du dépôt du dernier instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion requis par le paragraphe 1 du présent article pour l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire de la présente Convention informera le Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, de la date dudit dépôt et des noms des Etats contractants à la Convention à cette date.

Variante B

4. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

5. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 du présent article, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

6. Les dispositions du paragraphe 4 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 24 août 1924.

Article [ ]. — *Dénonciation*

1. La présente Convention pourra être dénoncée à tout moment par l'une quelconque des Parties contractantes par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet [un an] après la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question après la date de réception de la notification.

Fait à . . . . . ., en une version originale unique dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

V. — FORMATION ET ASSISTANCE

Note du Secrétaire général : formation et assistance en matière de droit commercial international (A/CN.9/121)*

1. A l'occasion de la huitième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, un colloque international sur le rôle des universités et des centres de recherche dans l'enseignement, la diffusion et la promotion du droit commercial international a eu lieu à Genève du 14 au 18 avril 1975.

2. A la fin du colloque, le premier à avoir lieu dans le cadre du programme de formation et d'assistance en matière de droit commercial international de la Commission, les participants ont adopté une résolution qu'ils ont souhaité voir transmettre à la Commission. Le texte de cette résolution est joint en annexe à la présente note.

ANNEXE

Colloque sur le droit commercial international

Le présent Colloque :

i) *Exprime ses remerciements* à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) pour le travail accompli par elle et par son secrétariat en vue de la réunion du Colloque, ainsi qu'aux gouvernements qui ont versé des contributions volontaires pour que soit mise en œuvre la proposition qui a permis aux participants de venir à Genève assister aux travaux de la Commission et discuter du rôle des universités et des centres de recherche dans l'enseignement, la diffusion et la promotion du droit commercial international;

ii) *Exprime sa conviction* que le droit commercial international est une discipline qui mérite d'être enseignée et étudiée dans les universités et les centres de recherche, tout en reconnaissant qu'il existe des différences sous ce rapport entre les pays représentés au présent Colloque sur le plan des besoins et des problèmes;

iii) *Exprime le souhait* que les participants puissent poursuivre le débat sur ces besoins et ces problèmes et continuer leurs échanges d'information;

iv) *Exprime son espoir* de voir la CNUDCI participer et coopérer à la réalisation de ces objectifs en offrant ses ressources et sa collaboration pour :

a) Développer le programme de travail entrepris en ce qui concerne l'établissement et la distribution de bibliographies sur le droit commercial international;

b) Continuer à diffuser largement ses rapports et comptes rendus de délibérations;

c) Obtenir des gouvernements membres de la Commission la création d'un fonds pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en matière de droit commercial international, en encourageant, favorisant et aidant les échanges de spécialistes;

d) Servir d'une manière générale de point de contact et de communication entre les spécialistes se consacrant à l'enseignement ou à la recherche dans le domaine du droit commercial international.

* 31 mars 1976.

VI. — ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS

Rapport du Secrétaire général : activités actuelles des organisations internationales en ce qui concerne l'harmonisation et l'unification du droit commercial international (A/CN.9/119)*

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1-4
I. — ORGANES DES NATIONS UNIES ET INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES	5-41
A. — Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)	5-16
B. — Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine (CEPAL)	17-22
C. — Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	23-26
D. — Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)	27-39
E. — Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)	40
F. — Fonds monétaire international (FMI)	41
II. — AUTRES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES	42-95
A. — Comité juridique consultatif africano-asiatique	42-51
B. — Banque asiatique de développement	52
C. — Conseil de l'Europe	53-57
D. — Commission des communautés européennes	58-66
E. — Conseil d'aide économique mutuelle (CAEM)	67-72
F. — Conférence de droit international privé de La Haye	73-83
G. — Banque internationale de coopération économique (BICE)	84-85
H. — Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)	86-95
III. — ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON GOUVERNEMENTALES	96-111
A. — Chambre de commerce internationale (CCI)	96-108
B. — Organisation internationale de normalisation (OIN)	109
C. — Union internationale d'assurances transports	110-111
	Pages
INDEX DES SUJETS	340

Introduction

1. A sa troisième session, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a prié le Secrétaire général "de soumettre des rapports aux sessions annuelles de la Commission sur les travaux en cours dans les organisations internationales qui concernent les points figurant au programme de travail de la Commission[1]".

2. Conformément à cette décision, des rapports ont été présentés à la Commission à sa quatrième session, en 1971 (A/CN.9/59), à sa cinquième session, en 1972 (A/CN.9/71), à sa sixième session, en 1973 (A/CN.9/82)*, à sa septième session, en 1974 (A/CN.9/94 et Add.1 et 2)** et à sa huitième session, en 1975 (A/CN.9/106)***.

3. Le présent rapport, qui doit être présenté à la Commission à sa neuvième session (1976), a été établi à partir des renseignements communiqués par les organisations internationales au sujet de leurs travaux en cours[2]. Dans de nombreux cas, il rend compte de l'état d'avancement de projets pour lesquels les renseignements généraux figurent dans les rapports antérieurs[3]. Certaines des organisations internationales

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, V.

** *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, deuxième partie, V.

*** *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, V.

[1] Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa troisième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-cinquième session, Supplément n° 17* (A/8017), par. 172 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, III, A).

[2] Les renseignements communiqués par certaines organisations internationales n'ont pas été inclus ici parce qu'ils avaient trait à des travaux qui n'étaient pas liés à ceux de la CNUDCI.

[3] On peut trouver des renseignements de caractère général dans les rapports présentés à la quatrième session (A/CN.9/59), à la cinquième session (A/CN.9/71), à la sixième session (A/CN.9/82; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, V), à la septième session (A/CN.9/94 et Add.1 et 2; *Annuaire de la CNUDCI, vol. V : 1974*, deuxième partie, V), et à la huitième session (A/CN.9/106; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, VII) de la Commission et dans les documents suivants : *Répertoire des activités juridiques des organisations internationales et autres institutions*, publié par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT); "Le développement progressif du droit commercial international", rapport du Secrétaire général (1966), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt et unième session, Annexes*, point 88 de l'ordre du jour (A/6396), par. 26 à 189 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, première partie, II, B); "Etude des activités des organisations qui s'intéressent à l'harmonisation et à l'unification du droit commercial international", note du Secrétaire général en date du 19 janvier 1968 (A/CN.9/5); et réponses des organisations au sujet de leurs activités en cours dans le domaine du commerce international ressortissant au programme de travail de la Commission, note du Secrétariat en date du 1er avril 1970 (UNCITRAL/III/CRP.2).

* 23 mars 1976.

dont les activités ont été décrites dans les précédents rapports de la Commission n'ont pas communiqué de renseignements sur leurs activités en cours ou ont fait savoir qu'elles ne poursuivaient pas actuellement d'activités qui aient trait au programme de travail de la Commission.

4. Un index des sujets figure à la fin du présent rapport.

I. — Organes des Nations Unies et institutions spécialisées

A. — Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)

Vente internationale de marchandises

a) *Conditions générales de vente, contrats types et normalisation des termes commerciaux*

5. Le Groupe d'experts de la CEE sur les contrats internationaux en usage dans l'industrie a tenu ses huitième et neuvième sessions en 1975. Au cours des deux sessions, les experts ont surtout consacré leur attention au projet de guide pour la rédaction de contrats de coopération industrielle (voir par. 10 ci-après); ils ont également pris note des informations communiquées par certains experts, désireux de venir en aide au Comité consultatif juridique africano-asiatique, sur les avis que ceux-ci donnaient officieusement au secrétariat de la CEE pour lui permettre de formuler des observations sur les projets de contrats types et de conditions générales de vente élaborés par le Comité.

6. Comme il est indiqué dans le rapport précédent sur les travaux de la CEE (A/CN.9/106, par. 5)*, le Comité consultatif juridique africano-asiatique a l'intention d'organiser une consultation fondée sur ces projets de texte à laquelle seront invités à participer des experts appartenant à des organisations ayant des activités similaires. Le Comité a également demandé que des observations soient présentées par écrit avant la fin de 1975.

7. Au cours de la huitième et de la neuvième session du Groupe d'experts, des participants de plusieurs pays membres de la CEE ont manifesté leur intérêt pour cette fonction consultative qui contribuera à faire mieux connaître, et peut-être plus largement accepter, les conditions générales de la CEE, ce qui constitue l'un des objectifs du Groupe d'experts. Le secrétariat de la CEE a pu, grâce à ses efforts et surtout grâce aux contributions de participants de Belgique, de Finlande, de Norvège et de la République fédérale d'Allemagne, communiquer les observations qui lui étaient demandées. Toutefois, il a été décidé que les projets soumis par le Comité consultatif juridique africano-asiatique ne seraient pas analysés en détail à ce stade des travaux; le secrétariat de la CEE ne communiquerait que quelques observations de caractère général, tout en transmettant au Comité l'assurance que les experts intéressés étaient prêts à lui prêter à nouveau leur concours, en cas de besoin, lorsque ses travaux seraient plus avancés.

8. Le Groupe d'experts sur les usages du commerce international des produits agricoles a tenu ses seizième et dix-septième sessions en 1975 et sa dix-huitième session en janvier 1976. Une liste des conditions générales de vente et des règlements d'expertise élaborés par le Groupe d'experts figure dans le document A/CN.9/106, au paragraphe 6. Avant leur publication, les conditions générales et les règlements d'expertise pour les fruits secs et séchés (AGRI/WP.1/GE.7/53) ont fait l'objet d'un dernier examen à la première de ces sessions.

9. A la dix-septième session, le Groupe a commencé l'examen en deuxième lecture du projet de règlement d'arbitrage (AGRI/WP.1/GE.7/R.9/Rev.1 et [désormais] Rev.2). Plusieurs pays étaient représentés à cette session non seulement par des experts connaissant bien les pratiques courantes du commerce des produits dont il s'agissait et ayant une grande expérience de l'arbitrage dans leurs domaines de compétence respectifs, mais aussi par des experts en arbitrage commercial. Les travaux de la CNUDCI dans ce domaine ont été évoqués. On espère qu'en 1976 deux sessions seront consacrées à l'étude du projet de règlement d'arbitrage.

10. A sa dix-huitième session, en janvier 1976, le Groupe d'experts a commencé ses travaux visant à harmoniser les articles analogues des trois séries de conditions générales de vente (concernant les pommes de terre, les fruits secs et séchés, les fruits et légumes frais). Il a été décidé de maintenir trois instruments distincts énonçant les conditions générales ONU/CEE pour la vente de chacun des produits ou groupes de produits en question.

b) *Guide pour la rédaction de différents contrats*

11. Comme il est mentionné dans le paragraphe 5 ci-dessus, le Groupe d'experts sur les contrats internationaux en usage dans l'industrie a poursuivi, en 1975, ses travaux sur le projet de guide pour la rédaction de contrats de coopération industrielle. L'accord s'est fait sur le texte, mais une lecture définitive aura lieu lors de la réunion du Groupe d'experts de mai 1976. A la même session seront entrepris les premiers travaux concernant le guide suivant, à savoir l'étude d'un texte préliminaire de projet de guide pour la rédaction de contrats internationaux de consortium.

c) *Projets entrepris dans les domaines connexes du droit commercial international*

Facilitation des procédures du commerce international

12. Le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international a poursuivi ses travaux sur l'étude du point de son programme intitulé "Rôle et modalités de la signature sur les documents du commerce international", dont il est question au

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

paragraphe 11 du document A/CN.9/106*. Des relations d'étroite coopération ont été établies avec le Groupe de travail mixte de la CCI créé récemment pour étudier les problèmes juridiques que soulève l'utilisation du traitement automatique de l'information dans le commerce international.

13. En l'occurrence, comme dans beaucoup d'autres cas, des membres du Groupe de travail se sont déclarés inquiets de constater que les travaux destinés à faciliter le commerce réalisés par les juristes et les experts gouvernementaux responsables des règlements applicables à la circulation internationale des marchandises sont trop peu connus. Pour remédier à cette situation, on s'apprête actuellement à prendre des mesures comme la production d'un manuel sur la facilitation des échanges et la publication d'une brochure décrivant les travaux du Groupe de travail et de ses deux groupes d'experts, celui des besoins en données et de la documentation et celui du traitement automatique de l'information et du codage.

14. Des renseignements généraux sur les problèmes juridiques liés au traitement automatique de l'information pour la circulation des données dans le domaine du commerce international sont exposés dans le document N° 470/261-460/189 de la CCI.

Les politiques de normalisation

15. A sa trentième session, en 1975, la Commission économique pour l'Europe a invité, dans sa décision G (XXX) relative à la normalisation, les gouvernements à accorder l'attention voulue à l'application des recommandations formulées lors des Réunions de fonctionnaires gouvernementaux chargés des politiques de normalisation. La décision vise notamment la recommandation faite par les fonctionnaires gouvernementaux sur la méthode de "référence aux normes" décrite dans le document A/CN.9/106**, qui constitue une nouvelle méthode d'harmonisation de certaines parties de la législation nationale avec les parties correspondantes de la législation en vigueur dans d'autres pays. Certains des organes subsidiaires de la Commission ont entrepris des recherches sur l'utilisation de cette méthode dans des domaines où ils sont chargés de formuler des recommandations visant à harmoniser les législations nationales ou d'élaborer des conventions ou d'autres instruments sujets à acceptation qui aboutissent à une telle harmonisation et éventuellement à l'abolition des obstacles aux échanges commerciaux.

d) *Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR*

16. La Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) [1959] a été révisée sous les auspices de la CEE et le nouveau texte a été adopté lors d'une conférence convoquée à Genève à cet effet en novembre 1975. La nouvelle Convention TIR de 1975 (ECE/TRANS/17) a été ouverte à la signature à Genève le 1er janvier 1976 et le restera jusqu'au 31 décembre 1976, date après laquelle elle sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à New York. L'objet de cette convention est de faciliter les transports de marchandises comportant un transport international par route en prévoyant des formalités de passage en douane simplifiées, y compris un système de garantie douanière.

B. — Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine (CEPAL)

Facilitation des échanges commerciaux et des transports

17. A la demande des Gouvernements bolivien et chilien, la Commission économique pour l'Amérique latine a effectué une étude sur les procédures douanières et de transport et sur les documents qui sont exigés pour les cargaisons en transit par le port d'Arica à destination de la Bolivie. Dans le rapport qui a été établi à ce sujet, intitulé *Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica* (E/CEPAL/L.116, janvier 1975), la CEPAL a proposé un système intégré de transport qui a été approuvé par les deux gouvernements et qui est entré en vigueur en août 1975.

18. La CEPAL s'est également employée activement à promouvoir la coordination entre les organisations régionales s'intéressant à la facilitation des échanges commerciaux et des transports, telles que l'Association latino-américaine de libre échange (ALALE), l'Organisation des Etats américains (OEA), la Communauté des Antilles, le Conseil de l'Accord de Carthagène et le Secrétariat permanent du Traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale (SIECA); la CEPAL a également contribué à la formation de groupes nationaux de facilitation des échanges en Amérique latine. (Voir *Trade and transport facilitation in Latin America* [E/CEPAL/1005, 23 avril 1975].) En août 1975, la CEPAL a commencé à publier un bulletin bimensuel intitulé *FAL — Facilitación del comercio y el transporte en América Latina*, destiné à faire mieux connaître les efforts entrepris en Amérique latine et ailleurs pour faciliter les échanges commerciaux.

Transports terrestres internationaux

19. La CEPAL a établi, en collaboration avec l'Association latino-américaine des chemins de fer (ALAF), un projet d'accord sur le transport multinational par chemin de fer destiné à faciliter la circulation ferroviaire internationale dans la partie méridionale de l'Amérique du Sud. Cet accord a été approuvé par les compagnies de chemin de fer de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili et du Paraguay au cours de la deuxième assemblée générale de l'ALAF, qui a eu lieu à Montevideo en octobre 1975, et il entrera en vigueur lorsque l'élaboration des règles et règlements complémentaires sera terminée.

* Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, VII.

** Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, V.

20. Depuis le milieu de 1975, la CEPAL travaille à un projet visant à promouvoir la création de services de transport de marchandises par autoroute entre la Bolivie, le Chili, la Colombie, l'Equateur, le Pérou et le Venezuela et à supprimer les obstacles juridiques et administratifs au fonctionnement de ces services. Ce projet est exécuté conjointement par la CEPAL et la Société andine de développement (SAD), en collaboration avec le Conseil de l'Accord de Carthagène.

Transport international multimodal

21. La CEPAL a poursuivi son rôle de conseiller auprès des pays latino-américains pour l'élaboration d'une convention relative au transport international multimodal et fourni à cet effet une assistance technique au Chili, à Cuba, à l'Equateur, au Mexique et au Pérou pendant l'année 1975.

22. Un document portant sur la responsabilité civile des exploitants de transports internationaux multimodaux, intitulé *Sistemas de responsabilidad y seguros en el caso de contratos de transporte multimodal internacional* (E/CEPAL/L.123, 24 novembre 1975), a été établi pour la première Réunion d'experts du Groupe andin sur l'assurance transport, organisée par le Conseil de l'Accord de Carthagène.

C. — Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Révision de la Convention de Varsovie de 1929 modifiée par le Protocole de La Haye de 1955

23. Les premières étapes des travaux de l'OACI concernant la révision de la Convention de Varsovie de 1929, modifiée par le Protocole de La Haye de 1955, ont été décrites dans les rapports présentés à la CNUDCI à ses sixième (A/CN.9/82, par. 6)* et huitième sessions (A/CN.9/106, par. 23)**.

24. Une Conférence internationale de droit aérien, convoquée par le Conseil de l'OACI, s'est réunie du 3 au 25 septembre 1975 au siège de l'OACI à Montréal et, à l'issue de ses délibérations, a adopté et ouvert à la signature les protocoles ci-après :

a) Protocole additionnel n° 1 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929[4];

b) Protocole additionnel n° 2 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955[5];

c) Protocole additionnel n° 3 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971[6];

d) Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955[7].

25. La Conférence a également adopté une résolution visant à regrouper les différents instruments du système de Varsovie en une convention unique.

26. Le 19 novembre 1975, après examen de cette résolution, le Conseil a décidé de modifier le programme général de travail du Comité juridique en y inscrivant comme point n° 1 la question intitulée "Etude du regroupement des instruments du système de Varsovie en une convention unique", de prier le Président du Comité juridique de créer un sous-comité spécial chargé d'étudier cette question, de convoquer le sous-comité en session du 17 mai au 1er juin 1976 à Montréal et de réunir la vingt-deuxième session du Comité juridique à Montréal du 19 octobre au 12 novembre 1976 pour y étudier la question susmentionnée sur la base du rapport du Sous-Comité et des observations reçues des Etats. La décision concernant la convocation d'une conférence diplomatique en 1977 a été différée jusqu'à la publication du rapport de la vingt-deuxième session du Comité juridique.

D. — Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

Activités de la CNUCED dans le domaine de la réglementation internationale des transports maritimes

a) *Transport multimodal international*

27. Le Groupe préparatoire intergouvernemental pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international, qui compte 58 membres, a tenu sa troisième session du 16 février au 5 mars 1976. Pour aider le Groupe préparatoire intergouvernemental dans ses travaux, le secrétariat de la CNUCED a effectué de nouvelles études en profondeur sur les conséquences techniques, économiques, juridiques et institutionnelles des transports multimodaux. Le Groupe préparatoire intergouvernemental tiendra sa quatrième session du 1er au 19 novembre 1976.

b) *Chartes-parties*

28. A sa quatrième session tenue du 27 janvier au 7 février 1975, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a prié le secrétariat de la CNUCED de préparer, en sus de son rapport intitulé "Les chartes-parties" (TD/B/C.4/ISL/13), deux grandes études qui sont actuellement en cours : *a*) une analyse comparative des clauses fondée sur les trois principaux types de chartes

* Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, V.

** Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, V.

[4] OACI, document n° 9145.

[5] OACI, document n° 9146.

[6] OACI, document n° 9147.

[7] OACI, document n° 9148.

à temps, et *b)* une analyse comparative analogue des clauses des chartes au voyage.

29. Sur la base de ces études, le secrétariat de la CNUCED préparera des données supplémentaires qui aideront le Groupe de travail à identifier les principales clauses des chartes à temps et au voyage susceptibles d'être normalisées, harmonisées et améliorées et à déterminer les aspects des chartes-parties qui peuvent se prêter à une réglementation internationale.

c) *Connaissements maritimes*

30. Le Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies, par une lettre en date du 25 mars 1975 adressée, au nom du Secrétaire général de l'ONU, au secrétaire général de la CNUCED, a transmis à cette dernière le texte d'un projet de convention sur le transport de marchandises par mer et l'a invitée à formuler sur ce projet de convention toutes observations qu'elle jugerait utiles.

31. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED siégera pour sa cinquième session à deux reprises, une première fois en janvier 1976 pour examiner le projet de convention établi par le Groupe de travail de la CNUDCI et une deuxième fois en juillet 1976 pour étudier le texte élaboré par la CNUDCI à sa neuvième session.

32. Pour aider le Groupe de travail de la CNUCED à se faire une opinion sur la valeur du projet de convention, le secrétariat de la CNUCED a préparé un commentaire complété par des recommandations sur les modifications qu'il juge souhaitable d'apporter au projet de texte (TD/B/C.4/ISL/19 et Suppléments 1 et 2).

d) *Décisions prises par la Commission des transports maritimes à sa septième session en matière de droit maritime*

33. La Commission a prié le secrétariat de la CNUCED, conformément à sa résolution 22 (VI), d'étudier en priorité les répercussions économiques sur les transports maritimes internationaux de l'existence ou de l'absence d'un lien véritable entre le navire et le pavillon, tel que ce lien est défini explicitement dans les conventions internationales en vigueur.

34. La Commission a examiné un rapport du secrétariat de la CNUCED concernant le traitement des navires marchands étrangers dans les ports (TD/B/C.4/136) et elle a décidé que le secrétariat de la CNUCED devrait suivre les délibérations de l'OMCI sur l'élaboration d'une convention relative au régime des navires dans les ports étrangers et faire un rapport à la Commission à sa huitième session, en lui communiquant le cas échéant tous autres renseignements pertinents, y compris les observations éventuelles du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur la question.

e) *Assistance technique*

35. Le secrétariat de la CNUCED, dans le cadre de son programme d'assistance technique et en coopération avec d'autres organismes du système des Nations Unies, a participé à divers programmes pour aider les pays en développement dans des domaines juridiques liés aux transports maritimes.

f) *Entreprises multinationales et pratiques commerciales restrictives*

36. La Commission des articles manufacturés a tenu sa septième session à Genève du 23 juin au 4 juillet 1975. A cette session, la Commission a adopté la résolution 9 (VII) dans laquelle elle a décidé de créer un deuxième groupe spécial d'experts des pratiques commerciales restrictives auquel serait assigné le mandat suivant :

> "Le Groupe devrait tenir compte de la nécessité de mesures correctives appropriées aux niveaux national, régional, interrégional et international en ce qui concerne les pratiques commerciales restrictives qui portent préjudice au commerce et au développement des pays en développement, et
>
> "*a)* Identifier les pratiques qui sont de nature à conduire à l'acquisition et à l'abus d'une position dominante sur le marché aux niveaux national et international;
>
> "*b)* Examiner les moyens d'améliorer l'échange de renseignements sur les pratiques commerciales restrictives entre les gouvernements de pays développés et de pays en développement;
>
> "*c)* Examiner les éléments de l'énoncé d'une loi ou de lois types pour les pays en développement en matière de pratiques commerciales restrictives; et
>
> "*d)* Examiner la possibilité de formuler des principes acceptables au niveau multilatéral sur les pratiques commerciales restrictives et visant à remédier aux pratiques qui portent préjudice au commerce et au développement des pays en développement."

En outre, le Groupe a été prié de formuler des recommandations au sujet des tâches qui lui étaient confiées et de faire rapport au Conseil du commerce et du développement à la septième session extraordinaire de celui-ci, prévue pour mars 1976. La Commission a également prié le Secrétaire général de la CNUCED de porter à la connaissance de la Commission des sociétés transnationales la teneur de sa résolution et d'assurer la coordination entre les travaux de la CNUCED et ceux de cette dernière Commission afin de les aider l'une et l'autre à s'acquitter de leur tâche.

37. Le deuxième Groupe spécial d'experts s'est réuni à Genève du 20 au 24 octobre 1975 mais, n'ayant pu achever ses travaux lors de cette session, il a recommandé au Secrétaire général de la CNUCED — conformément à la résolution 9 (VII) de la Commission des articles manufacturés — de réunir à nouveau le Groupe d'experts dès que possible en 1976 et de prévoir alors une session de deux semaines. La deuxième session du Groupe d'experts s'est tenue à Genève du 16 au 27 février 1976.

38. Il convient également de rappeler que l'Assemblée générale, à sa septième session extraordinaire, a décidé que "les pratiques commerciales restrictives qui ont des effets néfastes sur le commerce international, en particulier celui des pays en développement, devraient être éliminées et des efforts devraient être faits au niveau national et international en vue de négocier un ensemble de principes et de règles équitables". Cette question est également examinée actuellement par le Groupe d'experts susmentionné.

39. Il convient de noter également que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement examinera, lors de sa quatrième session qui se tiendra à Nairobi en mai 1976, la question d'une stratégie d'ensemble visant à accroître et à diversifier les exportations d'articles manufacturés et semi-finis des pays en développement. Un important aspect de cette stratégie a trait au rôle des sociétés transnationales dans le commerce des articles manufacturés des pays en développement et à la réglementation des pratiques commerciales restrictives en général. A cet égard, les documents pertinents dont la Conférence sera saisie à sa prochaine session sont les suivants :

Stratégie d'ensemble visant à accroître et à diversifier les exportations d'articles manufacturés et semi-finis des pays en développement ...	(TD/185)
Le rôle des sociétés transnationales dans le commerce d'articles manufacturés et semi-finis des pays en développement	(TD/185/Suppl.2)

E. — Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)

40. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture a participé à deux projets relatifs aux conditions générales de vente, aux contrats types et à la normalisation des termes commerciaux :

i) Les définitions des termes utilisés dans le commerce du riz ont été approuvées par le Groupe intergouvernemental sur le riz en 1972;

ii) Une ordonnance type sur le classement des qualités de cacao et un code des usages en la matière a été approuvée par un groupe de travail en 1969, et des pays représentant 80 p. 100 du commerce mondial du cacao l'ont incorporée dans leur législation nationale.

F. — Fonds monétaire international (FMI)

41. Un avant-projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales (A/CN.9/67)* a été préparé et présenté à la cinquième session de la CNUDCI. Depuis lors il a été révisé de manière à englober les billets à ordre internationaux (A/CN.9/WG.IV/WP.2)** et, comme suite à la demande de la CNUDCI, il a été soumis au Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux. Le Groupe de travail poursuit actuellement l'examen de ce projet. Des fonctionnaires du Fonds ont assisté aux réunions tenues sous les auspices de la CNUDCI pour préparer des questionnaires, analyser les réponses et examiner et rédiger les dispositions du projet de loi uniforme.

II. — Autres organisations intergouvernementales

A. — Comité juridique consultatif africano-asiatique

a) *Règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels*

42. Cette question est inscrite au programme de travail du Comité depuis 1969. La loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels ainsi que le texte révisé proposé par le Groupe de travail de la CNUDCI sur la vente internationale des objets mobiliers corporels ont été examinés par un sous-comité permanent au cours des sessions annuelles qu'il a tenues à Accra (1970), à Colombo (1971), à Lagos (1972) et à New Delhi (1973). Le secrétariat du Comité suit depuis lors les travaux du Groupe de travail de la CNUDCI et il examinera le projet de convention sur la vente internationale de marchandises lorsque le Groupe de travail l'aura achevé, afin de soumettre à son sujet des observations aux gouvernements des pays membres du Comité.

b) *Prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels*

43. Le Sous-Comité permanent sur la vente internationale des objets mobiliers corporels a examiné à sa session de New Delhi (1973) le projet de convention sur ce sujet proposé par la CNUDCI, ainsi qu'une étude s'y rapportant établie par le secrétariat du Comité. Le Sous-Comité a approuvé de façon générale la position adoptée dans le projet de convention, qui représentait un compromis acceptable, et a présenté des suggestions concrètes en vue de sa révision. Le rapport du Sous-Comité a été distribué aux Etats Membres pour qu'ils formulent leurs observations et certains d'entre eux ont indiqué qu'ils souscrivaient à l'orientation générale du rapport.

c) *Contrats types et conditions générales de vente*

44. Parmi les travaux déjà entrepris sur ce sujet depuis la session d'Accra (1970) on compte notamment l'établissement de trois contrats types et de conditions générales de vente destinés à être utilisés dans la vente internationale d'objets mobiliers corporels, que le Comité a approuvés à sa session de Téhéran (1975). Le premier de ces contrats est un contrat FOB qui s'applique spécifiquement aux marchandises exportées par les pays africano-asiatiques, sauf celles pour lesquelles l'application de la clause FAS convient mieux. Le deuxième est un contrat FAS et s'applique aux produits et denrées agricoles périssables qui sont principalement exportés par les pays africano-asiatiques. Le troisième est un contrat CAF et s'applique aux machines légères et biens de consommation durables

* Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, II.

** Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 2.

qui sont principalement exportés par les pays africano-asiatiques. Quant aux conditions générales de vente CAF (transport maritime) qui ont été établies, elles peuvent remplacer le contrat CAF susmentionné. Bien que les contrats types et les conditions générales de vente soient conçus plus particulièrement pour les marchandises qui y sont visées, ils peuvent également être utilisés pour d'autres marchandises, moyennant quelques modifications. Les contrats types et les conditions générales ont été communiqués à tous les gouvernements asiatiques et africains ainsi qu'aux organisations et aux associations commerciales de la région. Une conférence spéciale à laquelle participeront des représentants des gouvernements et des milieux professionnels sera convoquée en juillet-août 1976 en vue de l'adoption desdits contrats et conditions générales.

d) *Arbitrage commercial international*

45. Le secrétariat du Comité a réalisé une étude détaillée de certains aspects de l'arbitrage commercial international. Cette étude portait sur les points suivants : i) arbitrage institutionnel et arbitrage *ad hoc*; ii) constitution du tribunal arbitral; iii) lieu de l'arbitrage; iv) loi applicable à la détermination des droits et obligations des parties en vertu du contrat; v) procédure arbitrale; vi) sentences arbitrales; vii) exécution des sentences arbitrales étrangères. L'étude a été présentée au Comité à sa session de Tokyo (1974) et examinée en détail par un sous-comité. Le rapport du Sous-Comité et les recommandations qu'il contient ont été communiqués à la CNUDCI.

46. Le secrétariat du Comité a réalisé une autre étude sur ce sujet pour la session de Téhéran (1975), mais le sous-comité constitué à cette session pour examiner les questions de droit commercial n'a pu étudier la question, faute de temps.

47. A la suite de l'étude susmentionnée, le secrétariat du Comité a élaboré un projet de règles types d'arbitrage commercial destinées à être utilisées dans les différends commerciaux opposant les acheteurs et les vendeurs de la région à ceux des pays développés. Ces règles types seront examinées à la prochaine session qui se tiendra à Kuala Lumpur en juin-juillet 1976.

e) *Réglementation internationale des transports maritimes*

i) *Connaissements*

48. Comme suite aux questionnaires de la CNUDCI sur certains sujets relatifs aux connaissements que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI devait examiner, le secrétariat du Comité a établi des réponses détaillées qui ont été communiquées aux gouvernements des Etats membres pour observations. Ces sujets ont en outre été examinés par un sous-comité à la session que le Comité a tenue à Tokyo (1974) et le rapport de ce sous-comité a été transmis à la CNUDCI pour qu'il soit examiné par le Groupe de travail.

49. Par la suite, le secrétariat du Comité a réalisé une étude détaillée de certains aspects des connaissements, qu'il a communiquée aux gouvernements des pays membres et à certains gouvernements asiatiques et africains pour qu'ils fassent connaître leurs observations. Cette étude portait sur les points suivants : i) responsabilité du transporteur maritime en cas de retard; ii) documents entrant dans le champ d'application de la convention proposée; iii) champ d'application géographique de la convention proposée; iv) élimination des clauses de connaissements nulles; v) transport de marchandises en pontée; vi) transport d'animaux vivants; et vii) définition des termes et expressions "transporteur", "transporteur contractuel", "transporteur substitué" et "navire". Le Comité a également été saisi de cette étude à la session qu'il a tenue à Téhéran, mais le sous-comité constitué à cette session pour examiner les questions de droit commercial n'a pu l'étudier, faute de temps.

50. Des notes et observations concernant le projet de convention sur le transport de marchandises par mer, que le Groupe de travail de la CNUDCI a fini de mettre au point à sa huitième session, sont en préparation et seront distribuées aux gouvernements des pays membres.

ii) *Code de conduite des conférences maritimes*

51. Le secrétariat du Comité a procédé à une étude approfondie des propositions qui ont conduit à la réunion en novembre-décembre 1973 et en mars-avril 1974, sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, d'une conférence de plénipotentiaires qui a adopté la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes. Cette étude a été communiquée aux gouvernements des Etats membres et aux autres gouvernements de la région. Le secrétariat a réalisé une autre étude qui doit être communiquée aux gouvernements membres et dans laquelle il a examiné la Convention afin de déterminer si ses dispositions ne soulèvent pas d'objections du point de vue juridique et si elles sont conformes aux intérêts de la région africano-asiatique. L'objet de cette étude est d'aider les gouvernements membres à déterminer s'il convient qu'ils ratifient la Convention.

B. — Banque asiatique de développement

Projet de recherche sur le crédit et les sûretés

52. Depuis cinq ans, la Banque asiatique de développement, en collaboration avec l'Association juridique de l'Asie et du Pacifique occidental (LAWASIA), poursuit la réalisation d'un projet de recherche sur le crédit et les sûretés. Ce projet a pour but d'étudier les formes de sûreté que peuvent utiliser les banques nationales de développement et les institutions financières analogues de la région.

C. — Conseil de l'Europe

a) *Projet de règles européennes relatives à la prescription extinctive en matière civile et commerciale*

53. Il a été décidé de n'entreprendre pour le moment aucun travail relatif au projet de règles précité. Un

échange de vues à ce sujet aurait lieu lorsque les travaux concernant la Convention des Nations Unies sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels seraient achevés.

b) *Reconnaissance et exécution des décisions judiciaires étrangères en matière civile et commerciale*

54. Le texte définitif du Guide pratique en cette matière a fait l'objet d'une publication du Conseil de l'Europe parue en langue anglaise au Royaume-Uni en 1975 (Maison d'édition Morgan-Grampian, Ltd.). Une version française du Guide paraîtra prochainement.

c) *Responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles et de décès*

55. Un projet de Convention européenne sur cette question établi par un comité d'experts fait actuellement l'objet d'un examen approfondi de la part des gouvernements des Etats membres.

d) *Clauses pénales en droit civil*

56. Un Comité d'experts a reçu pour mandat d'élaborer un instrument international sur les clauses pénales en droit civil. Les travaux à ce sujet seront probablement achevés vers la fin de 1976.

e) *Protection juridique des consommateurs*

57. Un Comité d'experts sur la protection juridique des consommateurs a entamé la préparation d'un projet de résolution et d'un projet de rapport explicatif afin de protéger les consommateurs contre les clauses abusives dans les contrats relatifs à la fourniture de biens ou de services.

D. — COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

a) *Crédits à la consommation*

58. La Commission poursuivra, en 1976, ses travaux concernant la mise en œuvre du programme préliminaire de la Communauté économique européenne en faveur d'une politique de protection et d'information des consommateurs approuvé par le Conseil le 14 avril 1975.

59. Des propositions de directives sur les contrats commerciaux conclus ailleurs que dans les locaux commerciaux seront présentées au Conseil dans le courant de 1976 avec, notamment, une proposition de directive relative au crédit à la consommation.

60. Les dispositions d'ordre juridique concernant la protection des intérêts des consommateurs s'articulent avec les usages et les règlements financiers en vigueur dans le but de renforcer également la sécurité des opérations commerciales.

b) *Garanties*

61. La Commission poursuivra en 1976 l'achèvement des travaux relatifs à la mise au point d'un projet de directive concernant l'harmonisation du droit applicable au cautionnement et aux contrats de garantie.

62. Ces travaux concernent toutes les opérations commerciales ou financières, privées ou publiques, qui utilisent l'instrument juridique du cautionnement et de la garantie abstraite.

c) *Marchandises/brevets/marques*

63. La Convention sur le brevet communautaire qui vient d'être signée le 15 décembre 1975 à Luxembourg crée, dans un important secteur du droit économique, un droit uniforme pour l'ensemble de la Communauté et assurera notamment la libre circulation des produits brevetés.

64. En ce qui concerne le droit des marques, la Commission publiera, au cours du premier semestre 1976, un mémorandum sur la création d'une marque communautaire qui servira de base pour les futurs travaux d'uniformisation en cette matière.

d) *Entreprises multinationales*

65. La Commission des communautés européennes n'a proposé au Conseil aucune directive ni aucun autre instrument juridique portant spécifiquement sur les entreprises multinationales et n'envisage pas de le faire pour le moment. Toutefois, bon nombre des propositions faites par la Commission dans le domaine du droit des sociétés intéressent directement les entreprises multinationales et ont notamment pour objectif la création d'un cadre juridique pour les entreprises multinationales européennes. Les problèmes de ces entreprises ont été exposés par la Commission dans la communication intitulée "Les entreprises multinationales dans le contexte des règlements communautaires", du 7 novembre 1973 (Bulletin des communautés européennes, Supplément 15/1973).

i) Proposition modifiée de quatrième directive du Conseil tendant à coordonner les législations nationales en ce qui concerne les comptes annuels des sociétés de capitaux, présentée au Conseil le 21 février 1974 (Bulletin des communautés européennes, Supplément 6/74).

ii) Proposition de cinquième directive du Conseil tendant à coordonner les législations nationales en ce qui concerne la structure des sociétés anonymes ainsi que les pouvoirs et obligations de leurs organes, présentée au Conseil le 27 septembre 1972 (Journal officiel des communautés européennes, n° C 131, 13 décembre 1972).

iii) La Commission, afin de faciliter l'examen de la proposition susmentionnée relative à une cinquième directive du Conseil, a publié le 12 novembre 1975 un livre vert sur la participation des travailleurs et la structure des sociétés (Bulletin des communautés européennes, Supplément 8/75).

iv) Le 13 mai 1975, la Commission a présenté au Conseil une proposition modifiée de règlement

du statut de société anonyme européenne (Bulletin des communautés européennes, Supplément 4/75).

v) La Commission prépare actuellement une proposition de directive du Conseil sur les offres publiques d'achat.

vi) La Commission prépare actuellement une proposition de directive du Conseil sur les comptes consolidés.

vii) La Commission prépare actuellement une proposition de directive du Conseil sur les groupes de sociétés.

e) *Marchandises/responsabilité du fait des produits*

66. En 1975, la Commission des communautés européennes a terminé la consultation des experts gouvernementaux des Etats membres et, au niveau communautaire, des associations intéressées des industries, des assurances et des consommateurs sur deux avant-projets d'une directive concernant le rapprochement des législations en matière de responsabilité du fait des produits. Elle compte soumettre sa proposition de directive au Conseil des Ministres des communautés européennes dans le premier semestre 1976. Le Parlement européen et le Comité économique et social la discuteront probablement déjà au cours de cette même année.

E. — Conseil d'aide économique mutuelle (CAEM)

a) *Conditions générales de livraison entre organisations des pays membres du CAEM*

67. Conformément aux instructions du Comité exécutif du CAEM, la Commission permanente du commerce extérieur du CAEM a adopté, en juin 1975, une décision concernant les modifications à apporter aux conditions générales de livraison entre organisations des pays membres du CAEM (Conditions générales de livraison, 1968) quant à la responsabilité matérielle des organisations économiques pour non-exécution ou exécution imparfaite d'obligations mutuelles. A la suite de l'adhésion de la République de Cuba aux conditions générales de livraison, 1968, la Commission permanente du commerce extérieur a adopté une décision en novembre 1975 concernant les précisions à apporter aux conditions générales de livraison, 1968, quant aux livraisons de marchandises entre organisations de la République de Cuba et organisations d'autres pays membres du CAEM. La Commission a recommandé aux pays membres du CAEM de modifier le texte des conditions générales de livraison, 1968/1975, pour en étendre l'application à tous les contrats conclus après le 1er janvier 1976, étant entendu que les parties à un contrat pourraient aussi convenir d'appliquer le texte modifié aux contrats conclus avant cette date.

b) *Règles juridiques uniformes relatives à la création et au fonctionnement d'organisations économiques internationales dans les pays membres du CAEM*

68. La Conférence juridique des représentants des pays membres du CAEM a rédigé un projet de dispositions uniformes relatives à la création et au fonctionnement d'organisations économiques internationales, qu'il a soumis à l'examen du Comité exécutif du Conseil. Le Comité exécutif a approuvé ces dispositions uniformes en janvier 1976 et a recommandé aux pays membres du CAEM et à la République fédérative socialiste de Yougoslavie de s'en inspirer quand ils créeraient de nouvelles organisations économiques internationales.

69. Le document approuvé par le Comité exécutif contient des dispositions concernant, notamment, les caractéristiques des associations économiques internationales, les modes de création de ces associations et de réglementation de leur fonctionnement, le contenu de leurs actes constitutifs, leur composition, leur organisation, le régime applicable à leurs biens, leurs activités économiques et la fourniture du matériel et de l'équipement qui leur sont destinés, la vente de leurs produits et le statut juridique des travailleurs employés par des organisations économiques internationales.

c) *Conditions de l'exécution en commun de travaux de recherche, d'étude et d'expérimentation*

70. En 1975, la Conférence des représentants des pays membres du CAEM a élaboré des conditions types applicables aux traités relatifs à l'exécution en commun des travaux de recherche, d'études et d'expérimentation. Elle a adopté un appendice à ces conditions types, qui comprend un modèle de traité pour l'exécution en commun de travaux de recherche scientifique, d'étude et d'expérimentation. Il est prévu que les organisations et organes appropriés des pays membres du CAEM recourront à leur gré à ces instruments. La Conférence juridique des représentants des pays membres du CAEM poursuit ses travaux concernant l'élaboration de traités types sur la création et le fonctionnement d'organisations internationales scientifiques et techniques et d'associations scientifiques de production.

d) *Accord sur l'unification des conditions de présentation et de dépôt des demandes concernant des inventions*

71. A la conférence des chefs des services administratifs s'occupant des inventions dans les pays membres du CAEM, un projet d'accord a été établi sur l'unification des conditions de présentation et de dépôt des demandes concernant des inventions. Le 5 juillet 1975, les gouvernements de la République populaire de Bulgarie, de la République populaire hongroise, de la République démocratique allemande, de la République de Cuba, de la République populaire mongole, de la République populaire de Pologne, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et de la République socialiste tchécoslovaque ont signé un accord sur l'unification des conditions de présentation et de dépôt des demandes concernant des inventions.

e) *Coopération multilatérale en matière d'assistance, technique ou autre, aux véhicules utilisés dans le trafic international*

72. Le 3 décembre 1975 a été conclu un protocole concernant la coopération multilatérale en matière d'assistance, technique ou autre, aux véhicules utilisés dans le trafic international; ce protocole doit créer des conditions favorables au développement des transports internationaux de marchandises par route sur les territoires de la Bulgarie, de la Hongrie, de la République démocratique allemande, de la Pologne, de la Roumanie, de la République soviétique fédérative socialiste de Russie, de la Tchécoslovaquie et de la Finlande, grâce à l'adoption par les ministères compétents desdits pays d'un régime d'assistance technique et autre aux véhicules empruntant des itinéraires internationaux. En vertu de ce protocole, les parties contractantes doivent coopérer en appliquant, dans leurs relations mutuelles, certaines dispositions de l'accord du 21 juillet 1973 concernant l'assistance technique et autre aux véhicules utilisés dans le trafic international conclu entre les ministères compétents des pays suivants : République populaire de Bulgarie, République populaire hongroise, République démocratique allemande, République populaire de Pologne, République socialiste de Roumanie, République soviétique fédérative socialiste de Russie et République socialiste tchécoslovaque.

F. — Conférence de droit international privé de La Haye

a) *Loi applicable au contrat d'agence*

73. Il est envisagé d'élaborer une convention sur la loi applicable au contrat d'agence. Cette convention régirait les relations internes entre le représenté et l'intermédiaire ainsi que les relations externes qui s'établissent entre eux et des tierces parties contractantes du fait de l'intermédiaire. Dans tous les cas, les personnes agissant en tant qu'intermédiaires font naître des rapports de droit international privé. Le sujet sera cependant limité aux aspects contractuels du contrat d'agence. La responsabilité indirecte du représenté pour un fait purement extra-contractuel de l'intermédiaire n'entre pas dans le champ de la convention envisagée.

74. Le mandat relatif à ce projet se trouve dans l'Acte final de la douzième session de la Conférence, daté du 21 octobre 1972 (partie C, point *c*, de la deuxième liste de sujets). Selon l'article 3 du Statut de la Conférence, c'est à la Commission d'Etat néerlandaise pour le droit international privé qu'il incombe de se prononcer définitivement sur l'ordre du jour de la Conférence.

75. Les documents ci-après ont été établis sur cette question : document préliminaire n° 1 (rapport sur la loi applicable au contrat d'agence) rédigé par M. Michel Pelichet, premier secrétaire du Bureau permanent; document préliminaire n° 2 (questionnaire et commentaire sur la loi applicable au contrat d'agence); document préliminaire n° 3 (réponses des gouvernements au questionnaire); document préliminaire n° 4 (conclusions se dégageant des débats de la Commission spéciale sur le contrat d'agence) et avant-projet de convention sur la loi applicable au contrat d'agence, adopté par la Commission spéciale le 26 novembre 1975. Il est prévu que le texte définitif de la Convention sera établi à la treizième session de la Conférence, qui se tiendra du 4 au 23 octobre 1976.

76. En plus des travaux de recherche juridique et de documentation, on peut citer, parmi les travaux préparatoires, ceux de deux réunions tenues par la Commission spéciale en 1975 et dont la dernière a été marquée par l'adoption de l'avant-projet de convention. M. Ian Karsten (Royaume-Uni), rapporteur de la Commission spéciale, rédige actuellement un rapport qui sera distribué avant la treizième session de la Conférence.

77. Aucun autre organisme ne collabore à l'étude de ce sujet. Toutefois, la Conférence a bénéficié de la présence, à ses réunions, d'observateurs représentant notamment la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), la Communauté économique européenne, la Chambre de commerce internationale et le Comité européen des assurances.

b) *Obligations contractuelles et délictuelles* (Etude préliminaire sur l'opportunité d'entreprendre une étude de ces questions)

78. Le mandat concernant ce point se trouve dans l'Acte final de la douzième session de la Conférence daté du 21 octobre 1972 (partie C, point *d*, de la première liste de sujets). Il y est précisé qu'un questionnaire portant sur l'opportunité d'entreprendre des études sur cette question sera envoyé aux Etats Membres et que la Commission d'Etats néerlandaise, au vu des réponses, appréciera la suite à donner. Aux termes de l'article 3 du Statut de la Conférence, il appartient à la Commission d'Etat néerlandaise pour le droit international privé de se prononcer en dernier ressort sur l'ordre du jour de la Conférence.

79. Jusqu'à présent, les documents ci-après ont été établis : un document sur les règles de conflit relatives aux obligations contractuelles et délictuelles, un questionnaire et un mémorandum explicatif datés de novembre 1973, établis par le Bureau permanent de la Conférence, un document contenant les réponses des gouvernements au questionnaire, une note sur les obligations contractuelles et délictuelles et un document préliminaire n° 1, daté de décembre 1975, destiné à la Commission spéciale pour les matières diverses.

80. Jusqu'à présent, les travaux préparatoires n'ont porté que sur une étude préliminaire concernant l'opportunité d'étudier en détail ce vaste ensemble de questions. Aucune décision définitive n'a encore été prise sur ce point. Une commission spéciale, qui se réunira à la fin de janvier 1976, examinera plus avant s'il convient de décider d'entreprendre cette étude détaillée.

81. Aucune décision n'ayant été prise pour le moment, il n'a pas été prévu de dispositions pour colla-

borer avec d'autres organismes. Toutefois, s'il était décidé de mettre ce projet à exécution, il serait sans doute nécessaire de collaborer avec diverses organisations, gouvernementales et non gouvernementales, pour éviter les travaux faisant double emploi, les chevauchements avec des projets en cours et l'élaboration de solutions abstraites qui ne correspondent pas aux usages actuels du commerce.

82. Aucun texte n'a encore été établi et on ne sait pas encore s'il sera décidé d'en établir un, ni, dans cette hypothèse, quelle forme ce texte revêtirait.

c) *Liste d'éventuels projets futurs*

83. Les sujets énumérés ci-après qui ont trait au droit commercial international pourraient éventuellement être inscrits ultérieurement à l'ordre du jour de la Conférence, mais rien n'a encore été décidé ni dans ce sens ni dans l'autre :

1. Loi applicable aux titres négociables;
2. Loi applicable à la concurrence déloyale;
3. Loi applicable en matière d'assurances de responsabilité;
4. Loi applicable aux sujets suivants relevant du droit du commerce international : la procuration, les cautionnements et les garanties bancaires, les opérations de banque, les contrats de licence et le savoir-faire (*know-how*).

G. — Banque internationale de coopération économique (BICE)

84. En 1975, la Banque internationale de coopération économique a continué à s'occuper de l'amélioration des systèmes de comptabilité en roubles transférables des pays membres de la BICE, parallèlement au développement des opérations effectuées en monnaie convertible.

85. A l'issue de sa 40e séance, tenue le 9 avril 1975, le Conseil de la Banque internationale de coopération économique a adopté un texte préliminaire de principes de base régissant l'octroi de crédits par la Banque aux organisations économiques internationales établies par les pays membres du Conseil d'aide économique mutuelle. Ce document a été signé par les chefs des délégations des pays membres de la BICE au Conseil de la Banque. On peut résumer comme suit ces principes de base régissant l'octroi de crédits par la Banque :

a) La BICE fournit des crédits aux organisations économiques internationales établies par les pays membres du CAEM intéressés. Ces organisations doivent avoir la personnalité morale, être dotées du capital prévu par la loi, exercer des activités économiques conformes aux principes de comptabilité économique et être habilitées à recevoir des crédits de la BICE en vertu des instruments normatifs qui régissent les activités des organisations économiques internationales;

b) Les crédits sont offerts aussi bien sous forme de roubles transférables que de monnaie convertible, pour une durée ne dépassant pas une année si la décision est prise par la direction de la Banque et pour une durée ne dépassant pas deux ou trois ans si elle est prise par la BICE.

H. — Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)

a) *Codification progressive de la partie générale de la loi des contrats*

86. Lors de sa première réunion, tenue à Rome en 1974, un petit comité pilote institué par le Président d'UNIDROIT pour qu'il entreprenne les travaux relatifs à la préparation d'un code de commerce international a décidé de commencer par la question de la formation des contrats. Dans ce contexte, il a chargé le secrétariat d'UNIDROIT de préparer un document contenant le texte du projet élaboré par le Pr Popescu sur la base de la loi uniforme de 1964 sur la formation des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels ainsi qu'un questionnaire aux fins de déterminer dans quelle mesure le projet ci-dessus mentionné serait acceptable comme future loi uniforme régissant la formation des contrats internationaux en général. Ce document (Etudes : L — Doc. 8, UNIDROIT 1975) a déjà été adressé à un grand nombre de personnes et d'institutions particulièrement compétentes en matière de droit privé comparé, lesquelles ont été priées d'apporter leurs concours à ce premier stade des travaux par l'envoi de leurs observations, suggestions et opinions quant aux problèmes que soulève le questionnaire.

87. En attendant l'arrivée des réponses au questionnaire qui seront soigneusement examinées et serviront de base pour les travaux ultérieurs sur la formation des contrats, le secrétariat a entrepris une étude préliminaire sur les problèmes que pose l'interprétation des contrats internationaux. Le comité pilote ci-dessus mentionné a accepté que ces problèmes soient traités dans le chapitre 2 du futur code.

b) *Vente internationale d'objets mobiliers corporels*

Projet de convention portant loi uniforme sur l'acquisition de bonne foi d'objets mobiliers corporels et

Projet de convention portant loi uniforme sur la représentation dans les rapports internationaux en matière de vente et d'achat d'objets mobiliers corporels

88. Comme déjà en 1975 (voir A/CN.9/106, par. 76*), des négociations sont en cours aux fins de soumission de ces deux projets à des conférences diplomatiques pour adoption. Des progrès ont été réalisés en particulier en ce qui concerne la convocation par l'un des Etats membres d'UNIDROIT d'une conférence diplomatique pour l'adoption du projet sur la représentation.

* Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, deuxième partie, VII.

c) "*Leasing*"

89. Un petit groupe de travail composé de quatre membres du Conseil de direction (M. Kearney et les P^rs Popescu, Sauveplanne et Wortley) s'est réuni au siège de l'Institut le 21 avril 1975 pour examiner la possibilité d'élaborer des règles internationales uniformes en matière de contrat de "*leasing*" ou "crédit-bail".

90. Ce groupe, saisi d'un rapport préliminaire (Etude LIX — Doc. 1, UNIDROIT 1975) sur le contrat de "*leasing*" ou "crédit-bail" préparé par le secrétariat, a procédé à la délimitation du champ des travaux futurs sur ce sujet. On peut résumer comme suit les décisions prises lors de cette réunion :

i) Exclusion du "*leasing*" immobilier, peu pratique, semble-t-il, à l'échelon international et qui supposerait par ailleurs que l'on procède à une unification du "*land law*", ce qui serait très difficile;

ii) Exclusion des contrats de "*leasing*" portant sur les navires, de tels contrats se rapprochant plutôt du régime des "chartes-parties";

iii) Exclusion des contrats de "*leasing*" portant sur les aéronefs en raison de la spécificité de ces contrats;

iv) Ne pas limiter la présente étude au seul "*leasing*" financier toujours "tripartite" (fabricant ou fournisseur, bailleur : société de financement, preneur) mais envisager également, au moins pour le moment, le "*leasing*" bilatéral habituellement pratiqué en matière de "*leasing*" dit "opérationnel";

v) Ne pas tenter de procéder actuellement à une unification des législations nationales régissant les opérations de "*leasing*" exclusivement internes, ce qui serait par trop difficile, mais se consacrer plutôt à l'étude des opérations de "*leasing*" présentant un caractère international.

A la lumière de ce qui précède, le groupe de travail a décidé qu'aucune autre réunion ne serait convoquée aussi longtemps que des informations complémentaires sur les caractéristiques des opérations de "*leasing*" international n'auront pas été recueillies auprès des banques spécialisées. Le groupe a autorisé le secrétariat à soumettre le rapport préliminaire à des experts qui seront invités à faire connaître leurs observations. A la lumière de ces observations, le Conseil de direction décidera, lors de sa prochaine session, de la nature des travaux à effectuer en la matière.

d) "*Factoring*"

91. Le secrétariat achèvera prochainement une étude préliminaire sur le contrat de "*factoring*" qui sera adressée aux milieux intéressés pour commentaires. Sur la base de ces observations, une version révisée du rapport sera soumise au Conseil de direction lors de sa prochaine session.

e) *Transports*

Harmonisation des règles juridiques régissant la responsabilité du transporteur de marchandises et de personnes — Etude sur la clause-or dans les conventions internationales

92. Le secrétariat d'UNIDROIT a temporairement suspendu ses travaux sur la question, attendant les décisions que prendront, en matière d'unité de compte, un certain nombre d'organisations internationales qui actuellement préparent ou révisent des conventions sur les transports.

Statut juridique des véhicules à coussin d'air

93. Un comité d'experts gouvernementaux a complété ses travaux relatifs à un avant-projet de convention sur l'immatriculation et la nationalité des véhicules à coussin d'air. Ce projet ainsi qu'un rapport explicatif préparé par le secrétariat d'UNIDROIT figurent dans le document Etude LII — Doc. 10, UNIDROIT 1975. Le Comité a également procédé à une première lecture d'un avant-projet de convention relative au transport international par mer et en navigation intérieure de passagers et de leurs bagages par véhicules à coussin d'air (voir document Etude LII — Doc. 13, UNIDROIT 1976). Ce projet ainsi qu'un rapport explicatif seront examinés par le Comité lors de sa quatrième session qui se tiendra en juin 1976. A cette occasion le Comité examinera également le texte d'un avant-projet de convention sur la responsabilité extra-contractuelle des propriétaires et exploitants de véhicules à coussin d'air pour dommages causés aux tiers, avant-projet que prépare actuellement le secrétariat d'UNIDROIT.

Transport en navigation intérieure

94. A la suite de la troisième réunion du Comité d'experts gouvernementaux UNIDROIT sur le transport de marchandises en navigation intérieure, un texte révisé du projet de convention en la matière (CMN) a été préparé par le Pr R. Loewe (document Etude XXVII — Doc. 22, UNIDROIT 1975). Ce texte et, en particulier, une formule de compromis sur la question de l'exonération de la responsabilité du transporteur pour faute dans la navigation du bateau sont actuellement examinés par les gouvernements et on espère qu'à la mi-1976 il sera possible de décider si les espoirs de progrès ultérieurs sont suffisants pour justifier la convocation d'une quatrième session du Comité.

f) *Tourisme*

Contrat d'hôtellerie

95. Lors de sa cinquante-quatrième session, tenue à Rome en avril 1975, le Conseil de direction d'UNIDROIT a examiné un avant-projet de convention sur le contrat d'hôtellerie. Le Conseil a estimé qu'il fallait revoir un certain nombre d'aspects du texte et a décidé de réexaminer le projet lors de sa cinquante-cinquième session qui se tiendra à Rome en septembre 1976.

III. — Organisations internationales non gouvernementales

A. — Chambre de commerce internationale (CCI)

a) *Vente internationale d'objets mobiliers corporels*

Règles uniformes

96. La CCI continue à participer aux travaux du Groupe de travail de la CNUDCI en envoyant des observateurs à ses sessions.

Conditions générales de vente

97. La CCI a presque achevé ses travaux relatifs à la définition de termes commerciaux qui compléteront les *Incoterms* 1953 et concernent les ventes comportant un transport aérien ou multimodal. Dans ce contexte, le terme "FOB AEROPORT . . . (AÉROPORT DE DÉPART DÉSIGNÉ)" pourrait être adopté cette année. Une révision complète des *Incoterms* 1953 est à l'étude.

b) *Paiements internationaux*

Effets de commerce

98. La CCI a confirmé qu'elle était prête à collaborer de toutes les manières possibles aux travaux de la CNUDCI dans ce domaine, notamment en effectuant des enquêtes dans les milieux intéressés et en participant aux réunions du Groupe d'étude de la CNUDCI sur les paiements internationaux.

Crédits documentaires

99. La CCI a présenté à la huitième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international le texte révisé des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires qui avait été adopté par son comité exécutif le 3 décembre 1974. La CCI est reconnaissante à la CNUDCI d'avoir noté que les Règles et usances uniformes "contribuent à faciliter le commerce international", et d'avoir recommandé "que la version révisée de 1974 soit utilisée à partir du 1er octobre 1975 dans les transactions impliquant l'établissement d'un crédit documentaire*".

100. La Commission de technique et pratiques bancaires de la CCI prépare actuellement une révision des formules normalisées CCI pour l'émission de crédits documentaires, en vue de les aligner sur le texte révisé des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires.

Encaissement de papier commercial

101. La CCI a entrepris une révision de ses Règles uniformes relatives à l'encaissement de papier commercial.

Garanties

102. En coopération étroite avec la CNUDCI, la CCI poursuit ses travaux visant à établir des règles uniformes relatives aux garanties contractuelles (garanties de soumission, d'exécution et de remboursement).

c) *Arbitrage international*

103. La CCI a achevé de réviser le texte de son Règlement d'arbitrage, qui est entré en vigueur le 1er juin 1975.

104. La Commission de l'arbitrage international de la CCI étudie actuellement, en étroite coopération avec les chambres de commerce des pays socialistes, la mise en place d'un système international d'expertise technique.

105. L'opportunité d'établir des règles d'arbitrage spéciales pour l'arbitrage maritime est également à l'étude.

d) *Traitement automatique de l'information dans le commerce international*

106. Un groupe de travail mixte a été créé pour déterminer les problèmes bancaires et commerciaux posés par le recours au traitement automatique de l'information dans le commerce international, en coopération étroite avec les organisations intergouvernementales compétentes, en particulier la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et la CNUDCI.

e) *Réglementation internationale des transports maritimes*

Révision des Règles de La Haye

107. La CCI a participé régulièrement aux réunions du Groupe de travail de la CNUDCI sur la réglementation internationale des transports maritimes, consacrées à la révision des Règles de La Haye. La CCI a présenté, chaque fois que c'était nécessaire, des observations sur divers aspects de cette révision.

Règles uniformes relatives à un document de transport combiné (brochure 298 de la CCI)

108. En juillet 1975, la CCI a révisé ses Règles uniformes afin d'en permettre une plus large utilisation par les opérateurs de transport combiné. La révision avait essentiellement pour but de soumettre la responsabilité pour retard au système "réseau".

B. — Organisation internationale de normalisation (ISO)

109. L'ISO ne s'occupe pas de l'élaboration de textes juridiques à proprement parler, mais les normes internationales qu'elle établit servent souvent de base aux soumissions et contrats internationaux. A la fin de 1975, l'ISO avait publié 2 840 normes internationales.

* A/10017, par. 41 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1975*, première partie, II, 1).

C. — UNION INTERNATIONALE D'ASSURANCES TRANSPORTS

Réglementation internationale des transports maritimes

110. L'Union internationale d'assurances transports suivra avec attention la progression des travaux relatifs au projet de convention de la CNUDCI sur le transport de marchandises par mer. A cet égard, l'Union a publié en octobre 1975 une brochure intitulée *The Essential Role of Marine Cargo Insurance in Foreign Trade* (Le rôle essentiel de l'assurance maritime des marchandises dans le commerce extérieur). Cette brochure a été établie par son comité sur la responsabilité du transporteur et approuvée par le Conseil de l'Union à sa conférence de Tokyo (Japon), en septembre 1975.

Transports combinés

111. L'Union internationale d'assurances transports a aussi poursuivi ses consultations avec la Chambre de commerce internationale sur la révision de la brochure de la CCI intitulée *Uniform Rules for a Combined Transport Document* (Règles uniformes relatives à un document de transport combiné) [n° 298].

INDEX DES SUJETS

Les chiffres renvoient aux paragraphes.

Acquisition de bonne foi d'objets mobiliers corporels
voir Vente internationale d'objets mobiliers corporels

Agence (contrat d')
voir Représentation

Arbitrage commercial international 8, 45-47, 103-105

Brevets et marques 63-64

Chartes-parties
voir Transport de marchandises par mer

Clauses pénales 56

Conditions générales de vente
conditions des contrats en matière de :
coopération industrielle 5, 11
livraison de marchandises entre pays membres du CAEM 67
machines légères 44
produits agricoles 8-10, 40, 44
recherche, études et expérimentation 77
transport aérien et multimodal 97

Connaissements
voir Transport de marchandises par mer

Contrats
voir Contrats types
voir Droit des contrats
voir Paiements internationaux

Crédit-bail
voir Leasing

Crédits documentaires
voir Paiements internationaux

Droit des contrats (droit des obligations)
codification du 86-87
étude éventuelle du 78-82

Encaissement de papier commercial
voir Paiements internationaux

Entreprises multinationales
et droit européen des sociétés 65
et exportations des pays en développement 39
et pratiques commerciales restrictives 36-38

Exportations des pays en développement
voir Entreprises multinationales

Facilitation des procédures du commerce
traitement automatique de l'information 12-14, 106
documentation relative au commerce 12-14

Factoring
voir Paiements internationaux

Jugements étrangers (Reconnaissance des) 54

Leasing
voir Paiements internationaux

INDEX DES SUJETS (*suite*)

Lettres de change
voir Paiements internationaux

Obligations
voir Droit des contrats

Organisations économiques
création d'organisations économiques dans les pays membres du CAEM 68-69

Paiements internationaux
contrats de garantie 61-62, 102
crédits documentaires 99-100
encaissement de papier commercial 101
factoring 91
lettres de change 41, 98
leasing 89-90
systèmes de comptabilité en roubles transférables 84-85
sûretés mobilières 52

Pratiques commerciales restrictives
voir Entreprises multinationales

Prescription
voir Vente internationale d'objets mobiliers corporels

Protection du consommateur 57-60

Représentation 73-77, 88

Responsabilité du fait des produits 55, 66

Sûretés mobilières
voir Paiements internationaux

Traitement automatique de l'information
voir Facilitation des procédures du commerce

Transport de marchandises
transport aérien 23-26
transport multimodal
en Amérique du Sud 21, 22
international 27, 108, 111
voir aussi transport par avion et autres modes de transport
transport par chemin de fer 19
transport par mer
chartes-parties 28-29
connaissements 30-32, 48-50
révision des Règles de La Haye 107, 110
transport par route
dans les pays membres du CAEM 72
en Amérique du Sud 19-20
transports internationaux 16
transport par voie aérienne et autres modes de transport 97
transport par voies d'eau intérieures 94
Responsabilité du transporteur de marchandises 92

Transports maritimes
Code de conduite des conférences maritimes 51
conséquences économiques de l'absence de lien entre le navire et le pavillon sous lequel il est immatriculé 33

Véhicules à coussin d'air
statut juridique des 93

Vente internationale d'objets mobiliers corporels
acquisition de bonne foi d'objets mobiliers corporels 88
en général 42, 96, 107
prescription 43, 53

A. — Bibliographie

1. — Questions générales

Brown, A.T. U.N. Commission on International Trade Law (UNCITRAL), *International Lawyer* (1976), vol. 10, p. 366.

Dahan, M. L'entreprise face aux législations du commerce international, *Droit et pratique du commerce international*, 1975, n° 1.

Gilbert, F. Le vide doctrinal et jurisprudentiel en matière de commerce international, *Droit et pratique du commerce international* 1975, n° 1.

Herber, R. Die Arbeiten des Ausschusses der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL), *Recht der Internationalen Wirtschaft* (1976), p. 125.

Immonen, H. Pienempia Kirjoitelmia, *Eripainos Defensor Legis-lehdesta*, n° 9-10 (1975).

Kropholler, J. Internationales Einheitsrecht, Allgemeine Lehren, Tübingen (1975) (Mohr/Siebeck).

Matteucci, M. Activités en matière d'unification du droit privé [en français et en anglais], *Revue de droit uniforme*, 1974, n° 1, p. 12.

Matteucci, M. Unificazione internazionale del diritto privato, Estratto dal "Novissimo Digesto Italiano", Torino, UTET (1974).

Ortiz Martin, G. Derecho internacional privado y las Naciones Unidas, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 25, 1972, p. 163.

Scheffer, H.E. Koersverkenningen ten aanzien van internationale unificatie van het handelsrecht, *Nederlands juristenblad*, (Zwolle), 1974, n° 14, p. 437.

Udina, M. Recenti tendenze all'unificazione od armonizzazione de diritto internazionale privato in Europa, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 25, 1972, p. 385.

UNCITRAL 1975, *Journal of World Trade Law*, 1976, vol. 10, p. 157.

2. — Vente internationale de marchandises

Basnayake, S. Law relating to the international sale of goods, *Asian-African Legal Consultative Committee Reports*, 1972, 13, p. 30.

Bess, J. Übereinkommen über die Verjährungsfrist beim internationalen Kauf und die Ausschlussfristen der Art. 39 und 49 EKG, *Recht der Internationalen Wirtschaft*, 1975, p. 130.

Giardina, S. La prescrizione in tema di vendite internazionali: la convenzione promosso dalle Nazioni Unite, *Rêvista di diritto internazionale privato e processuale*, 1975, p. 465.

Huang, S. Uniform law on the international sale of goods with special reference to warranty, comparative aspects, Pophak *The Seoul Law Journal*, special issue, III, 1972, p. 221.

Nahn, P. La vente internationale [en français et en allemand]. Les clauses contractuelles dans les échanges commerciaux, 4e Séminaire des facultés de droit de Montpellier et de Heidelberg, 1972, p. 157.

Landfermann, H.-G. Das UNCITRAL — Übereinkommen über die Verjährung beim internationalen Warenkauf, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, vol. 39, 1975, p. 253.

Stotter, V. Internationales Einheitskaufrecht, München (1974).

Vilus, J. Konvencija o zastarelosti u oblasti medunarodne prodaje robe od 1974 godine, *Jugoslavenska revija za medunarodno pravo*, Beograd, 21: p. 141 à 156 (1974), n° 1-3. [Summary in English: Convention on the limitation period in the international sale of goods of 1974.]

3. — Paiements internationaux

Coing, H. Zur Rechtsstellung des gutgläubigen Wechselerwerbers—der Entwurf der Kommission für Internationales Handelsrecht bei den Vereinten Nationen zur Genfer Wechselrecht—Konvention, *Wirtschaftsfragen der Gegenwart* (1974), p. 443.

Drobnig, U. Mobiliarsicherheiten im internationalen Wirtschaftsverkehr [Summary in English], *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 38, 1974, p. 468.

Molle, S. Regole e usi uniformi relativi ai crediti documentari nella revisione 1975, Banca, Borsa e Titoli di Credito (1975), P.J., p. 333.

Moreau, R. Naissance et révision des règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires 1933-1951, 1962-1975, *Revue de la Banque*, 1975, p. 271.

4. — Arbitrage commercial international

Achebe, I. The United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of June 10, 1958; implications for United States investors in Nigeria, *Texas International Law Journal*, Austin, Texas, 9, 1974, p. 157.

Araujo Valdivia, Z. Simposio sobre arbitraje mercantil internacional, *La Justicia*, 33, 1974, p. 42.

Coing, H. Materielles Recht und Verfahrensrecht in der internationalen Schiedsgerichtsbarkeit, in: Fabricius, Law and international trade, *Festschrift für Clive M. Schmitthoff zum 70. Geburtstag*. Frankfurt/Main, Athenäum (1973), p. 19.

Deschamps, M.-E. Traits caractéristiques et développements récents de l'arbitrage dans les pays de l'Est, *Annales d'études internationales*, 1974, vol. 5.

Ferri, G. Funzione dell'arbitrato nella società moderna, *Revista del diritto generale delle obligazioni* (Milano), 72, 1974, p. 63.

Franchi, G. Criteri di decisione arbitrale e arbitrato internazionale, *Archivo Guiridico "Filippo Serafini"*, 136, 1974, p. 117.

Hene, D.H. (Ed.) Arbitration, *Journal of Business Law*, 1974, p. 228.

Von Hoffmann, B. UNCITRAL Rules für internationale Schiedsverfahren, Recht der Internationalen Wirtschaft (1976), p. 1.

Karmali, A.E. International commercial arbitration, Bombay, Tripathi (1974).

von Mangoldt, H. Die Schiedsgerichtsbarkeit als Mittel internationaler Streitschlichtung, vol. 63 der Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht, Berlin-Heidelberg-New York, Springer (1974), 214 p.

Tarzia, G. Controllo arbitrale e controllo giudiziario della competenza dell'arbitro secondo la convenzione europea sull'arbitrato commerciale internazionale, *Rivista di diritto processuale*, 29, 1974, p. 321.

5. — Réglementation internationale des transports maritimes

Assert, T.M.C. Choice of law in bills of lading, *Journal of maritime law and commerce*, 1974, vol. 5, p. 355.

Assert, T.M.C. Golden limitations of liability in international transport conventions and the currency crisis, *Journal of maritime law and commerce*, 1974, vol. 5, p. 645.

Dani, A. Trasporto marittimo con pluralità di vettori e prospettive di regolamentazione uniforme (in Italian and English), *Il diritto marittimo*, 76 (1974), P.J., p. 454.

Herber, R. Die Revision der Haager Regeln, Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Hamburg, Heft 116 (1974), p. 18.

Kimball, J.D. Shipowner's Liability and the Proposed Revision of the Hague Rules *Journal of maritime law and commerce*, vol. 7 (1975), p. 217.

Latron, P. Va-t-on vers une responsabilité nouvelle du transporteur maritime de marchandises ? *Le Droit maritime français*, n° 327 (1976), p. 131.

Mankabady, S. Interpretation of the Hague Rules, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (1974), p. 125.

Sevon, L. Om ansvarsbegränsningsbelopp i internationella konventioner, *Defensor Legis* (1974), p. 412.

Sweeney, J.C. The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea, *Journal of maritime law and commerce*, vol. 7, (1975), p. 69.

B. — Liste des documents de la CNUDCI

Documents de la neuvième session de la Commission

Titre ou description	*Cote*

A. — *Documents de distribution générale*

Réglementation internationale des transports maritimes : observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer : note du Secrétaire général	A/CN.9/109 et Add.1
Réglementation internationale des transports maritimes : analyse des observations des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/110
Formation et assistance en matière de droit commercial international : note du Secrétaire général	A/CN.9/111
Arbitrage commercial international : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/112 et Add.1
Arbitrage commercial international : projet révisé de règlement d'arbitrage à utiliser à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI) : variantes pour le projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI : document de travail établi par le Secrétariat	A/CN.9/113
Arbitrage commercial international : projet de règlement d'arbitrage de la CNUDCI : barème des honoraires des arbitres : note du Secrétariat	A/CN.9/114
Réglementation internationale des transports maritimes : projet de convention sur le transport de marchandises par mer : projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/115 et Add.1
Rapport du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa septième session (Genève, 5-16 janvier 1976)	A/CN.9/116
Paiements internationaux : rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur les travaux de sa quatrième session (New York, 2-12 février 1976)	A/CN.9/117
Ratification des conventions concernant le droit commercial international ou adhésion à ces conventions : note du Secrétaire général	A/CN.9/118
Activités actuelles des organisations internationales en ce qui concerne l'harmonisation et l'unification du droit commercial international : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/119
Ordre du jour provisoire et annotation; calendrier provisoire des séances : note du Secrétaire général	A/CN.9/120
Formation et assistance en matière de droit commercial international : note du Secrétaire général	A/CN.9/121
Dispositions pertinentes des résolutions des sixième et septième sessions extraordinaires de l'Assemblée générale : note du Secrétaire général	A/CN.9/122
Vente internationale des objets mobiliers corporels : note du Secrétaire général	A/CN.9/123
Date et lieu de la dixième session : note du Secrétaire général	A/CN.9/124

B. — *Documents de distribution restreinte*

Plénière

Règlement d'arbitrage de la CNUDCI : rapport du Comité plénier II	A/CN.9/IX/CRP.1

Titre ou description	*Cote*
Règlement d'arbitrage de la CNUDCI; rapport du Comité plénier II : amendements suggérés par le représentant de la Norvège	A/CN.9/IX/CRP.2
Règlement d'arbitrage de la CNUDCI; article premier, paragraphe 2 : proposition du Groupe de travail composé des représentants des Etats-Unis, du Canada, du Mexique et de l'URSS	A/CN.9/IX/CRP.3
Projet de rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (12 avril-7 mai 1976)	A/CN.9/IX/CRP.4 et Add.1-5
Troisième partie du rapport du Comité plénier I; projet de convention sur le transport de marchandises par mer : texte adopté par le Comité	A/CN.9/IX/CRP.5 et Add.1 et 2

Projet de convention sur le transport de marchandises par mer

Comité plénier I

Proposition concernant le paragraphe 5 de l'article premier, présentée par la délégation du Royaume-Uni	A/CN.9/IX/C.1/CRP.1
Projet de texte d'un nouveau paragraphe 5 de l'article 2, proposé par la délégation du Royaume-Uni	A/CN.9/IX/C.1/CRP.2
Amendements présentés par le représentant de la Norvège (art. 1, 4, 6 et 11)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.3
Propositions concernant l'article premier, soumise par le représentant de l'Autriche	A/CN.9/IX/C.1/CRP.4
Amendements proposés par le représentant de Singapour (art. 1, 2, 4-13, 19 et 21)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.5
Textes proposés par le Groupe de travail pour les paragraphes 1 à 4 de l'article premier	A/CN.9/IX/C.1/CRP.6
Texte proposé par le Royaume-Uni pour le paragraphe 2 de l'article 4	A/CN.9/IX/C.1/CRP.7
Japon : proposition tendant à modifier le paragraphe 4 de l'article 2	A/CN.9/IX/C.1/CRP.8
Proposition concernant le paragraphe 5 de l'article premier présentée par le représentant de la France	A/CN.9/IX/C.1/CRP.9
Textes proposés par la Norvège pour les articles 2 et 16	A/CN.9/IX/C.1/CRP.10
Amendement au paragraphe 1 de l'article 5 proposé par le représentant du Japon	A/CN.9/IX/C.1/CRP.11
Amendement à l'article 2 proposé par le représentant de la Pologne	A/CN.9/IX/C.1/CRP.12
Articles 1 à 5 : décisions adoptées par le Comité et textes proposés par des groupes de travail	A/CN.9/IX/C.1/CRP.13
Proposition concernant l'article 2, paragraphe 4, soumise par le représentant de la France	A/CN.9/IX/C.1/CRP.14
Article 5 : proposition soumise par l'Allemagne, République fédérale d', le Japon, le Royaume-Uni et l'URSS	A/CN.9/IX/C.1/CRP.15
Amendements proposés par le Royaume-Uni (art. 5, 10, 11, 19-21 et 25)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.16
Texte de l'article 4, paragraphes 1 et 2, proposé par la République fédérale d'Allemagne, les Etats-Unis, la Norvège et l'URSS	A/CN.9/IX/C.1/CRP.17
Amendements proposés par le représentant des Philippines (art. 5 et 6)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.18
Amendement proposé par le représentant de la Hongrie (art. 8)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.19
Proposition du Groupe de travail spécial concernant un nouveau paragraphe 5 de l'article 2 (Belgique, France, Nigéria, Norvège et Royaume-Uni)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.20
Amendements présentés par le représentant de la Norvège (art. 20)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.21
Amendements soumis par le représentant des Etats-Unis (art. 11)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.22
Amendement proposé par le représentant de la Belgique (art. 5)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.23
Amendement proposé par le représentant du Japon (art. 9)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.24
Amendement proposé par le représentant du Japon (art. 12)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.25
Amendement à l'article 5 présenté par le représentant de la France	A/CN.9/IX/C.1/CRP.26
Proposition de la Norvège concernant l'article 8	A/CN.9/IX/C.1/CRP.27

Titre ou description	*Cote*
Propositions présentées par le représentant du Japon en ce qui concerne les articles 16, 17 et 23	A/CN.9/IX/C.1/CRP.28
Textes de l'article 6 proposés par le Groupe de rédaction (Etats-Unis, Ghana, Japon, Norvège, Philippines et URSS)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.29A
Amendement à l'article 21 présenté par le représentant du Japon	A/CN.9/IX/C.1/CRP.29B
Amendement proposé par le représentant de la République fédérale d'Allemagne (clauses finales)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.30
Proposition commune du Ghana, de la Norvège et du Royaume-Uni (art. 24)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.31
Proposition conjointe des Etats-Unis d'Amérique et de la Norvège (art. 11)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.32
Texte approuvé, proposé par le président du Groupe de travail pour l'article 8 (Australie, Etats-Unis, France, Ghana, Grèce, Hongrie, Norvège, Royaume-Uni, Singapour et URSS)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.33
Amendements au paragraphe 2 de l'article 13 proposés par le représentant de la Grèce	A/CN.9/IX/C.1/CRP.34
Projet de rapport du Comité plénier I	A/CN.9/IX/C.1/CRP.35 et Add.1-12
Articles 1 à 6 : textes proposés par le Groupe de travail composé des représentants des pays suivants : Argentine, Etats-Unis, France, Ghana, Hongrie, Japon, Norvège, Royaume-Uni, Sierra Leone, Singapour, Tchécoslovaquie et URSS	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36
Articles 7 à 11 : textes proposés par le Groupe de travail	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.1
Articles 1 à 11 : textes proposés par le Groupe de travail	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.2
Articles 12 à 18 : textes proposés par le Groupe de travail	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.3
Articles 19 à 22 : textes proposés par le Groupe de travail	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.4
Article 5, paragraphe 6, article 21, paragraphe 3, articles 23, 24 et 25, textes proposés par le Groupe de travail	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.5
Article 21 : amendement présenté par le représentant de la France	A/CN.9/IX/C.1/CRP.37
Amendement proposé par l'Australie (clauses finales)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.38
Article 13 : projet d'article présenté conjointement par la Norvège et le Royaume-Uni	A/CN.9/IX/C.1/CRP.39
Article 13 : proposition de définition de l'expression "marchandises dangereuses"	A/CN.9/IX/C.1/CRP.40
Projet présenté par la Norvège à propos de l'article 22 : nouveau paragraphe 1 *bis*	A/CN.9/IX/C.1/CRP.41
Article 20 : amendement présenté par le représentant de la France	A/CN.9/IX/C.1/CRP.42
Article 19, paragraphe 1 : amendement proposé par les représentants du Japon et du Royaume-Uni	A/CN.9/IX/C.1/CRP.43

Règlement d'arbitrage de la CNUDCI

Comité plénier II

Rapport du Groupe de rédaction sur les articles 1 et 2 (Belgique et Royaume-Uni)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.1
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 9 (Belgique, Mexique et Royaume-Uni)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.2
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 5 (France et Mexique)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.3
Rapport du Comité de rédaction sur l'article 14 (Allemagne, République fédérale d', Inde, Tchécoslovaquie, URSS et Chambre de commerce internationale)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.4
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 12, paragraphe 2 (France et Mexique)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.5
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 15 (France et Nigéria)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.6

Titre ou description	*Cote*
Nouvelle version des paragraphes 1 et 3 de l'article 17, établie d'après les décisions du Comité (secrétariat)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.7
Décision du Comité II concernant le paragraphe 3 de l'article 18	A/CN.9/IX/C.2/CRP.8
Mesure prise par le Comité II au sujet de l'article 11	A/CN.9/IX/C.2/CRP.9
Groupe de rédaction sur les articles 17, paragraphe 2, et 18, paragraphe 2 (Hongrie et Royaume-Uni)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.10
Rapport concernant les changements apportés à l'article 10 (secrétariat)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.11
Rapport de l'URSS sur le paragraphe 3 de l'article 12	A/CN.9/IX/C.2/CRP.12
Rapport du Comité de rédaction sur l'article 3 (Allemagne, République fédérale d', Etats-Unis et Norvège)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.13
Rapport du Groupe de rédaction sur le paragraphe 3 de l'article 17, le paragraphe 4 de l'article 18 et le paragraphe 3 de l'article 19 (Allemagne, République fédérale d', Inde, Royaume-Uni et URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.14
Rapport du Groupe de rédaction sur un amendement à l'article premier	A/CN.9/IX/C.2/CRP.15
Rapport du Groupe de rédaction sur les articles 20 et 21 (Royaume-Uni et URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.16
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 23 (Etats-Unis)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.17
Décisions prises par le Comité II au sujet de l'article 22 et texte proposé (Bulgarie et Etats-Unis)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.18
Décision prise par le Comité II au sujet du paragraphe 4 de l'article 24	A/CN.9/IX/C.2/CRP.19
Rapport concernant les changements apportés à l'article 10 (secrétariat)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.20
Rapport du Groupe de rédaction sur les articles 7, 8 et 8 *bis* (Allemagne, République fédérale d', Etats-Unis d'Amérique, France et URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.21
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 4 (Autriche et Royaume-Uni)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.22
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 19 (Ghana, Mexique et Pologne)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.23
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 27, paragraphe 2 (Allemagne, République fédérale d', Royaume-Uni et URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.24
Propositions de la Belgique et du Royaume-Uni concernant un nouvel article 25 *bis*	A/CN.9/IX/C.2/CRP.25
Rapport du Groupe de rédaction sur l'article 25 (Belgique, Mexique et Philippines)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.26
Rapport du Groupe de rédaction sur un nouvel article, l'article 26 *bis*, à insérer dans la section IV (Allemagne, République fédérale d', et France)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.27
Modifications apportées ou proposées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 29	A/CN.9/IX/C.2/CRP.28
Rapport sur les modifications apportées aux paragraphes 4 et 7 de l'article 27	A/CN.9/IX/C.2/CRP.29
Projet de rapport du Comité plénier II sur son examen du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI	A/CN.9/IX/C.2/CRP.30 et Add.1-9
Rapport sur les changements apportés aux articles 30 et 31	A/CN.9/IX/C.2/CRP.31
Décision du Comité plénier II concernant l'article 28	A/CN.9/IX/C.2/CRP.32
Rapport du Groupe de rédaction sur une partie de l'article 33 (Etats-Unis et France)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.33
Rapport du Groupe de travail concernant une partie de l'article 34 (France et Etats-Unis)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.34
Texte du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI	A/CN.9/IX/C.2/CRP.35 et Add.1 et 2
Rapport du Groupe de coordination sur le paragraphe 1 *a* de l'article 33 (Autriche, Belgique, Etats-Unis, Nigéria, Philippines, Royaume-Uni et URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.36

Titre ou description	*Cote*

C. — *Documents d'information*

Liste des participants	A/CN.9/INF.8 et Corr.1

GROUPE DE TRAVAIL SUR LA VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS : SEPTIÈME SESSION

A. — *Documents de travail*

Note du Secrétaire général : projet de commentaire relatif au projet de convention sur la vente internationale des marchandises	A/CN.9/WG.2/WP.22
Ordre du jour provisoire et notes y relatives	A/CN.9/WG.2/WP.24
Observations et propositions de l'observateur de la Norvège concernant les dispositions du projet de convention sur la vente internationale des marchandises que le Groupe de travail a approuvées à ses six premières sessions ou renvoyées à une session ultérieure pour examen	A/CN.9/WG.2/WP.25

B. — *Documents de distribution restreinte*

Rapport du Groupe de rédaction : Première partie. Dispositions de fond Chapitre I. Domaine d'application	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.1 et Add.1 à 8
Projet de rapport du Groupe de travail, Genève 5-16 janvier 1976	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.2 et Add.1 et 2

GROUPE DE TRAVAIL DES EFFETS DE COMMERCE INTERNATIONAUX : QUATRIÈME SESSION

A. — *Documents de travail*

Ordre du jour provisoire	A/CN.9/WG.IV/WP.5

B. — *Documents de distribution restreinte*

Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux : projet de texte de l'article 79	A/CN.9/WG.IV/CRP.9
Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, accompagné d'un commentaire	A/CN.9/WG.IV/CRP.10 et Add.1 à 6