

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

ANNUAIRE

Volume IV : 1973



NATIONS UNIES
New York, 1974

NOTE

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/1973

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente : F.74.V.3

Prix : 10 dollars des États-Unis
(ou l'équivalent en monnaie du pays)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
INTRODUCTION	1
Première partie. — Rapports de la Commission sur ses sessions annuelles; observations et décisions concernant ces rapports	
I. — CINQUIÈME SESSION (1972); 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 déve- loppement (22 septembre 1971-25 octobre 1972) [A/8715/Rev. 1] . . .	5
B. — Assemblée générale : rapport de la Sixième Commission (A/8896) .	5
C. — Assemblée générale : résolutions 2928 (XXVII) et 2929 (XXVII) du 28 novembre 1972	10
II. — SIXIÈME SESSION (1973)	
A. — Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit com- mercial international sur les travaux de sa sixième session (Genève, 2-13 avril 1973) [A/9017]	13
B. — Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume	31
Deuxième partie. — Études et rapports sur certains sujets	
I. — VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS	
A. — Règles uniformes concernant les dispositions de fond du droit	
1. Note du Secrétaire général : analyse des observations et propo- sitions relatives aux articles 56 à 70 de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI) [A/CN.9/WG.2/WP.15].	35
2. Rapport du Secrétaire général : obligations du vendeur dans une vente internationale d'objets mobiliers corporels; état des travaux effectués par le Groupe de travail et solutions proposées pour les problèmes restant à résoudre (A/CN.9/WG.2/WP.16) .	40
3. Rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente interna- tionale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa quatrième session (New York, 22 janvier-2 février 1973) [A/CN.9/75]	69
4. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume	88
B. — Conditions générales de vente et contrats types	
Rapport du Secrétaire général : possibilité de formuler des condi- tions générales portant sur une large gamme de produits (A/CN.9/78)	89

II. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX

Effets de commerce

1. Groupe de travail des effets de commerce internationaux : projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux; rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa première session (Genève, 8-19 janvier 1973) [A/CN.9/77] 114
2. Rapport du Secrétaire général; annexe (A/CN.9/WG.IV/WP.2) : texte du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux 130
3. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume . 142

III. — ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL

1. Rapport du Secrétaire général : résumé des observations des membres de la Commission sur les propositions du Rapporteur spécial (A/CN.9/79) 143
2. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume . 150

IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) [Genève, 25 septembre-6 octobre 1972] (A/CN.9/74) 151
2. Document de travail du Secrétariat; annexe I du rapport du Groupe de travail (A/CN.9/74) : perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur 161
3. Document de travail du Secrétariat; annexe II du rapport du Groupe de travail (A/CN.9/74) : clauses compromissaires dans les connaissements 171
4. Rapport du Secrétaire général : deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées; connaissements (A/CN.9/76/Add.1) 176
5. Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session (New York, 5-16 février 1973) [A/CN.9/76] 222
6. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume 237

V. — 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.9/82) 239

Liste des documents de la CNUDCI 249

Bibliographie 255

INTRODUCTION

Le présent volume est le quatrième de la série des annuaires de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)¹. Le volume III portait sur la période écoulée entre avril 1971 et la fin de la cinquième session de la Commission en mai 1972. La période allant de cette dernière date à la clôture de la sixième session, en avril 1973, fait l'objet du présent volume IV.

Ce volume, selon la présentation adoptée précédemment, est divisé en deux parties. La première partie achève de présenter les documents qui ont trait au rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session, avec des textes, notamment les décisions de l'Assemblée générale, dont on ne disposait pas au moment où le manuscrit du troisième volume a été établi. C'est également dans la première partie que figure le rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa sixième session.

La deuxième partie reproduit la plupart des documents examinés à la sixième session. Ces documents sont répartis sous les rubriques correspondant aux questions prioritaires étudiées par la Commission, à savoir : vente internationale des objets mobiliers corporels, paiements internationaux, arbitrage commercial international et réglementation internationale des transports maritimes. Ils comprennent les rapports des groupes de travail de la Commission, les analyses des observations et propositions des gouvernements et les rapports du Secrétaire général. Une liste des documents qui ne sont pas reproduits dans le présent volume est donnée à la fin de chaque section.

A la fin de l'*Annuaire* figure en outre une bibliographie relative aux textes récemment publiés sur les travaux de la CNUDCI.

¹ *Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international* (désigné ci-après par l'abréviation *Annuaire de la CNUDCI*), vol. I : 1968-1970 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.1); vol. II : 1971 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.V.4); vol. III : 1972 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.6).

I. — CINQUIÈME SESSION (1972); 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 (22 septembre 1971-25 octobre 1972) [A/8715/Rev. 1*]

B. — DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL : CINQUIÈME RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

238. A la 318^e séance du Conseil, le 6 octobre 1972, le secrétaire du Groupe de travail de la CNUDCI, dont la session venait de s'achever à Genève, a fait une déclaration dans laquelle il a appelé l'attention des représentants sur le rapport de la CNUDCI sur sa cinquième session⁵⁶ et, en particulier, sur le chapitre III qui concernait plus précisément la question de la réglementation internationale des transports maritimes⁵⁷. Il s'est

référé au paragraphe 51 du rapport de la CNUDCI concernant la coopération entre cet organisme et la CNUCED pour les travaux relatifs à la réglementation internationale des transports maritimes, et il a expliqué que le Groupe de travail de la CNUDCI, à sa dernière session, s'était occupé de la question de la responsabilité du transporteur maritime quant aux marchandises transportées, dans le cadre des travaux sur les connaissements (révision et développement des « Règles de La Haye ») qu'il avait entrepris à la demande de la CNUCED.

⁵⁶ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717).

⁵⁷ Pour la discussion, au sein du Groupe de travail, du programme de travail de la CNUCED dans le domaine de la réglementation internationale des transports maritimes et ses incidences financières, voir deuxième partie, par. 102 à 107.

Décision du Conseil

239. A la même séance, le Conseil a pris note du rapport de la CNUDCI sur sa cinquième session.

B. — Assemblée générale : rapport de la Sixième Commission (A/8896)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
I. — INTRODUCTION	1-4
II. — PROPOSITIONS	5-7
III. — DÉBAT	8-44
A. — Observations de caractère général concernant le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et ses méthodes de travail	9-12
B. — Vente internationale des objets mobiliers corporels	13-24
C. — Réglementation internationale des transports maritimes	25-28
D. — Paiements internationaux	29-35
E. — Arbitrage commercial international	36-37
F. — Formation et assistance en matière de droit commercial international	38-40
G. — Travaux futurs	41-44
IV. — VOTE	45-47
RECOMMANDATION DE LA SIXIÈME COMMISSION	48

* Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 15.

** 21 novembre 1972.

I. — INTRODUCTION

1. A sa 2037^e séance plénière, le 23 septembre 1972, l'Assemblée générale a inscrit la question intitulée « Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session »¹, comme point 86, à l'ordre du jour de sa vingt-septième session, et l'a renvoyée à la Sixième Commission pour examen et rapport.

2. La Sixième Commission a examiné cette question de sa 1328^e à sa 1336^e séance, du 10 au 18 octobre 1972, et à ses 1345^e et 1354^e séances, les 27 octobre et 8 novembre 1972.

3. A sa 1328^e séance, le 10 octobre 1972, M. Jorge Barrera-Graf (Mexique), président de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à sa cinquième session, a présenté le rapport de ladite commission sur les travaux de cette session (A/8717²).

4. A la 1354^e séance, le 8 novembre, le Rapporteur de la Sixième Commission a demandé si celle-ci souhaitait faire figurer dans son rapport à l'Assemblée générale un résumé des opinions exprimées au cours du débat sur le point 86 de l'ordre du jour. Après s'être référé à l'alinéa f de l'annexe à la résolution 2292 (XXII) de l'Assemblée générale en date du 8 décembre 1967, le Rapporteur a informé la Commission des incidences financières de cette question. A la même séance, la Commission a décidé qu'en égard à la nature du sujet son rapport sur le point 86 de l'ordre du jour devrait comporter un résumé des principaux points de vue exprimés au cours du débat.

II. — PROPOSITIONS

5. A la 1345^e séance, le 27 octobre 1972, le représentant du Ghana a présenté un projet de résolution sur le rapport de la CNUDCI qui avait pour auteurs l'Australie, le Canada, le Ghana, la Grèce, la Guyane, le Japon, le Kenya et la Norvège (A/C.6/L.861). Lorsqu'il a présenté le projet de résolution, le représentant du Ghana y a apporté oralement, au nom des auteurs, certaines modifications, et a présenté par la suite une version révisée (A/C.6/L.861/Rev.1), qui était identique à la version originale, à l'exception d'une modification apportée au paragraphe 2 du dispositif, remplaçant les mots « en vue d'améliorer » par les mots « en vue d'améliorer l'efficacité de ». A la même séance, l'Égypte, l'Espagne, Haïti, la Hongrie, l'Inde, Singapour, l'Uruguay et le Zaïre ont été ajoutés à la liste des auteurs du projet de résolution. A la 1354^e séance, le 8 novembre, la Roumanie a également été ajoutée à la liste des auteurs de ce projet. Le projet de résolution révisé a été adopté par la Sixième Commission sans objection.

¹ Voir *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A.*

² Le rapport a été présenté conformément à une décision prise par la Sixième Commission à sa 1096^e 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 (Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, I, B, 2).*

(Pour le texte, voir ci-dessous par. 48, projet de résolution I.)

6. A la même séance, le représentant du Ghana a présenté un projet de résolution concernant une proposition tendant à convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels qui avait pour auteurs l'Australie, l'Égypte, l'Espagne, le Ghana, la Grèce, la Guyane, l'Inde, l'Indonésie, le Japon, la Roumanie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Soudan (A/C.6/L.864). A la même séance, le Kenya, la Norvège et Singapour ont été ajoutés à la liste des auteurs. Le projet de résolution a été adopté par la Sixième Commission sans modification.

(Pour le texte, voir ci-dessous par. 48, projet de résolution II.)

7. L'état des incidences administratives et financières du projet de résolution publié sous la cote A/C.6/L.864 figure dans le document A/C.6/L.865 et Corr. 1.

III. — DÉBAT

8. Les principaux points de vue exprimés sur la question à la Sixième Commission sont résumés dans les sections A à G ci-après. La section A traite des observations de caractère général concernant le rapport de la CNUDCI et ses méthodes de travail. Les sections suivantes concernent les diverses questions inscrites au programme de travail de la CNUDCI, qui sont examinées sous les rubriques suivantes : Vente internationale des objets mobiliers corporels (section B), Réglementation internationale des transports maritimes (section C), Paiements internationaux (section D), Arbitrage commercial international (section E), Formation et assistance en matière de droit commercial international (section F) et Travaux futurs (section G).

A. — *Observations de caractère général concernant le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et ses méthodes de travail*

9. La plupart des représentants qui ont pris la parole se sont déclarés satisfaits des progrès rapides et substantiels que la CNUDCI avait réalisés sur la voie de l'unification et de l'harmonisation du droit commercial international. On a dit que la cinquième session de la CNUDCI avait été particulièrement productive et avait abouti à des résultats concrets et significatifs. On a souligné que, en éliminant ou en atténuant les obstacles de caractère juridique aux échanges internationaux, la CNUDCI contribuerait sensiblement à la croissance économique de toutes les nations et au développement de relations amicales entre les États.

10. Plusieurs représentants ont exprimé leur satisfaction des méthodes de travail de la CNUDCI et de la méthode pragmatique et souple qu'elle avait utilisée pour s'acquitter de ses tâches. D'autres représentants, tout en appréciant les efforts que la CNUDCI avait déployés à sa cinquième session pour accroître l'efficacité de ses méthodes de travail, ont été d'avis que

celles-ci pouvaient encore être améliorées. A ce propos, plusieurs représentants ont pris note avec satisfaction de la proposition de l'Espagne concernant les méthodes de travail de la CNUDCI³ et plus particulièrement la nécessité de confier les travaux de rédaction à des petits groupes qui se réuniraient plus longtemps, et ils ont exprimé l'espoir qu'il serait dûment tenu compte de cette question lors de la sixième session de la CNUDCI.

11. Plusieurs représentants ont été d'avis que, si la CNUDCI voulait progresser rapidement et de manière équilibrée sur toutes les questions inscrites à son programme de travail, elle devrait avoir davantage recours aux compétences de ses membres et aux services d'organisations internationales s'occupant particulièrement des questions à l'examen. Il a été suggéré également que les groupes de travail devraient se réunir plus fréquemment entre les sessions de la CNUDCI, et pour des durées plus longues. Quelques représentants ont cependant dit qu'il fallait se garder d'organiser trop de réunions de groupes de travail entre les sessions en raison des dépenses que cela entraînait.

12. Un représentant a dit que l'élaboration de règles de fond uniformes sur les divers sujets dont la CNUDCI était saisie était certes une méthode d'unification utile mais qu'il ne fallait pas pour autant ignorer d'autres méthodes telles que l'harmonisation des règles de conflit de lois. Il a été dit aussi que la CNUDCI ne devait pas s'attacher exclusivement à réviser les règles consacrées dans des conventions existantes mais aussi s'efforcer de mettre au point des instruments nouveaux.

B. — Vente internationale des objets mobiliers corporels

13. Tous les représentants qui ont pris la parole à ce sujet ont accueilli favorablement le projet d'articles sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels que la CNUDCI avait préparé (voir A/8717, par. 21). On a émis l'opinion que le projet d'articles constituait un progrès important sur la voie de l'unification et de l'harmonisation dans un domaine important du droit commercial international. Tant la CNUDCI que son Groupe de travail sur les délais et la prescription dans le domaine de la vente internationale des objets mobiliers corporels ont été félicités pour la rapidité avec laquelle le projet d'articles avait été préparé et pour l'esprit de compromis et de compréhension qui avait prévalu pendant toutes leurs délibérations.

14. Plusieurs représentants ont déclaré que, tout en ayant quelques réserves à formuler au sujet de certaines des dispositions du projet d'articles sur la prescription, ils étaient d'avis que le projet d'articles fournissait dans l'ensemble une bonne base pour poursuivre la discussion dans le cadre d'une instance appropriée en vue de conclure une convention internationale à ce sujet. A ce propos, on a noté avec satisfaction que la CNUDCI avait décidé de communiquer le texte du projet d'articles, accompagné d'un commentaire, aux gouvernements et aux organisations inter-

nationales intéressées pour qu'ils présentent leurs observations et leurs propositions. On a noté également que le Secrétaire général avait été prié de préparer une compilation analytique des observations et des propositions reçues et de la communiquer aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées.

15. Eu égard à la nature hautement technique et spécialisée du projet d'articles en question, nombre de représentants ont approuvé la recommandation de la CNUDCI tendant à ce que l'Assemblée générale convoque une conférence internationale de plénipotentiaires pour conclure, sur la base du projet d'articles approuvé par la CNUDCI, une convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels. Compte tenu de l'appel lancé par le Secrétaire général pour limiter les dépenses budgétaires de l'Organisation des Nations Unies, quelques représentants ont été d'avis que la conférence envisagée devrait se tenir à New York.

16. Quelques représentants ont été d'avis qu'il pourrait être prématuré de convoquer la conférence de plénipotentiaires envisagée étant donné que la CNUDCI n'avait pu parvenir à un consensus sur un certain nombre de dispositions du projet d'articles. Il a été suggéré que, dans ces conditions, la question de la convocation de la conférence soit repoussée à l'année suivante et que la CNUDCI s'efforce entre-temps de parvenir à un accord sur ces dispositions à la lumière des observations et des propositions des gouvernements et des organisations internationales intéressées.

17. Quelques représentants ont émis l'opinion qu'il existait un lien étroit entre les travaux de la CNUDCI sur les règles uniformes concernant la vente internationale des objets mobiliers corporels et le projet d'articles sur la prescription. Il a donc été suggéré de repousser la convocation d'une conférence internationale de plénipotentiaires jusqu'au moment où la CNUDCI aurait achevé ses travaux sur la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, de sorte que les projets d'articles sur l'un et l'autre sujet puissent être examinés lors d'une même conférence. De l'avis d'autres représentants, le projet d'articles sur la prescription devrait être examiné par une conférence internationale de plénipotentiaires dès que possible, indépendamment des travaux de la CNUDCI concernant une loi uniforme sur la vente, étant donné que les deux instruments traitaient de questions différentes, le premier, du délai de prescription des actions judiciaires et le second, d'une question de fond qui était les droits et les devoirs des parties lorsque l'action n'était pas prescrite. On a dit, en outre, que la révision des règles uniformes consacrées dans la Convention de La Haye de 1964 portant loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI) était une question hautement complexe et controversée qui exigerait plusieurs années.

18. Quelques représentants ont déclaré qu'étant donné que le projet d'articles sur la prescription traitait d'une question concernant le commerce international, qui intéressait toutes les nations, tous les États devraient pouvoir participer sans discrimination à la conférence.

³ A/CN.9/L.22.

19. Plusieurs représentants ont félicité le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels des progrès qu'il avait réalisés à sa troisième session dans ses travaux de révision des règles consacrées dans la Convention de La Haye de 1964. On a dit que les règles existantes de la LUVI ne tenaient pas suffisamment compte des intérêts de tous les États, et spécialement des intérêts des pays en voie de développement.

20. Quelques représentants ont exprimé leur préoccupation devant la lenteur des progrès accomplis dans ce domaine vital des travaux de la CNUDCI, et ils ont espéré que celle-ci trouverait d'autres moyens d'accélérer ses travaux sur ce sujet. On a suggéré que le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels devrait tenir au moins deux sessions par an, chacune d'une durée de trois semaines. Il a été suggéré également de créer un petit groupe d'experts qui travaillerait sur les aspects complexes et difficiles des travaux de révision.

21. Quelques représentants ont déclaré que, eu égard au fait que la LUVI avait été ratifiée par quelques États et était déjà entrée en vigueur, il serait peut-être souhaitable de repousser toute révision de la LUVI jusqu'au moment où l'on aurait acquis une certaine expérience sur la façon dont ces règles étaient appliquées dans la pratique. Les mêmes représentants ont espéré qu'en tout état de cause les travaux de révision des règles de la LUVI menés par la CNUDCI ne décourageraient pas d'autres États de ratifier cette convention.

22. Plusieurs représentants ont souligné à quel point il importait de mettre au point des conditions générales de vente qui engloberaient une grande diversité de produits, et ils ont exprimé l'espoir que les travaux réalisés par la CNUDCI à cette fin seraient bientôt menés à bien. Quelques représentants ont fait observer que la CNUDCI devrait recourir plus largement aux conditions générales de vente élaborées par la Commission économique pour l'Europe.

23. Quelques représentants ont été d'avis que les conditions générales de vente envisagées devraient se fonder sur les principes généraux de toute future loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels que la CNUDCI pourrait recommander.

24. Quelques représentants ont douté qu'il soit nécessaire, d'un point de vue commercial, que la CNUDCI élabore des conditions générales de vente : en effet, seules les conditions générales de vente qui avaient été élaborées pour des produits déterminés par des associations commerciales ayant une connaissance spécialisée du commerce des produits en question avaient été largement acceptées par les milieux d'affaires.

C. — Réglementation internationale des transports maritimes

25. De nombreux représentants ont fait observer que la question de la réglementation internationale des transports maritimes revêtait une importance particulière pour leurs pays respectifs. Ces représentants ont été d'avis que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connais-

sement, faite à Bruxelles en 1924⁴, était mal adaptée aux besoins du moment et que ses dispositions penchaient nettement en faveur des transporteurs.

26. De nombreux représentants se sont félicités des progrès réalisés par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes dans son examen des règles régissant la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises dans le contexte des connaissements, et ils ont pensé, comme la CNUDCI l'avait suggéré, que le Groupe de travail devrait envisager de préparer une nouvelle convention à ce sujet au lieu de simplement réviser et élargir les règles énoncées dans la Convention de Bruxelles de 1924 et dans le Protocole portant modification de cette convention, fait à Bruxelles en 1968⁵. Quelques représentants ont déclaré que l'évolution récente de la technique rendait certes nécessaire de réviser les règles énoncées dans la Convention de Bruxelles de 1924 mais qu'il importait de conserver les principes fondamentaux de cette convention, qui était en effet fondée sur une expérience considérable et avait été adoptée par l'immense majorité des États. Un représentant a convenu qu'il fallait réviser la Convention de Bruxelles de 1924, mais il a signalé que ce n'était pas à la CNUDCI qu'il appartenait d'entreprendre l'élaboration d'une nouvelle convention.

27. Plusieurs représentants ont été d'avis que la nouvelle convention devrait être fondée sur la responsabilité contractuelle du transporteur de délivrer la marchandise dans de bonnes conditions. Il a été suggéré également que la nouvelle convention devrait tenir compte des règlements consacrés dans des conventions internationales traitant d'autres modes de transport de marchandises et qu'il était essentiel d'harmoniser les règles applicables aux différents types de transport étant donné l'importance croissante des transports combinés, des transports par conteneurs et de l'unitarisation des cargaisons.

28. Plusieurs représentants ont fait observer qu'en raison des progrès de la technique les dangers de la navigation maritime étaient aujourd'hui bien moindres et que les risques que l'armateur devait faire couvrir par une assurance avaient, par voie de conséquence, décréu; on a fait observer que cela devrait entraîner une réduction des taux de fret et amener le transporteur à assumer une plus grande responsabilité.

D. — Paiements internationaux

29. Nombre des représentants qui ont pris la parole à ce sujet se sont déclarés satisfaits des progrès réalisés sur la question des effets de commerce et ils ont accueilli favorablement le projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales, accompagné d'un commentaire, figurant dans un rapport du Secrétaire général⁶. Plusieurs représentants ont été d'avis que le projet de loi uniforme en question représentait un progrès notable

⁴ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, 1931-1932, n° 2764.

⁵ Voir Société du Journal de la Marine marchande, *Le Droit maritime français*, 20^e année, n° 235, juillet 1968, p. 396.

⁶ A/CN.9/67.

en la matière. On a fait observer que l'élaboration de règles uniformes applicables, au gré des parties, aux effets de commerce utilisés dans les paiements internationaux serait la meilleure façon de résoudre les nombreux problèmes que posaient les différences existant entre les règles des divers systèmes juridiques.

30. De nombreux représentants se sont également félicités de la création du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux et ont noté avec satisfaction que le nombre de ses membres avait été limité au maximum sans nuire à son caractère représentatif.

31. Plusieurs représentants ont approuvé la décision de la CNUDCI d'élargir le domaine d'application du projet de loi uniforme aux billets à ordre et, le cas échéant, aux chèques. Quelques représentants ont cependant estimé que les chèques avaient un rôle commercial distinct et devraient être régis par une loi uniforme différente.

32. Plusieurs représentants ont été d'avis que le Groupe de travail devrait, lorsqu'il examinerait le projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales, tenir compte des progrès techniques survenus récemment dans les méthodes et les pratiques de paiement. Un représentant a fait observer néanmoins que des règles qui reposeraient exclusivement sur ces progrès techniques pourraient ne pas correspondre aux besoins des pays en voie de développement.

33. Un représentant a été d'avis que l'on n'avait pas un besoin pressant d'une nouvelle convention sur les effets de commerce et que la communauté commerciale internationale s'était adaptée aux différences qui existaient entre les Conventions de Genève de 1930 et 1931 portant lois uniformes sur les lettres de change et billets à ordre et sur les chèques respectivement, d'une part, et les règles de *common law*, d'autre part.

34. Plusieurs représentants se sont félicités de ce que la CNUDCI ait coopéré avec la Chambre de commerce internationale (CCI) dans les travaux que celle-ci avait entrepris sur les questions des crédits bancaires commerciaux et des garanties bancaires, et ils ont accueilli favorablement les mesures que la CNUDCI avait prises pour veiller à ce qu'il soit tenu compte des vues des pays qui n'étaient pas représentés à la CCI.

35. Quelques représentants ont dit que la CNUDCI ne devrait pas confier à la CCI le soin de faire ses travaux sur ces questions, certains États n'y étant pas représentés.

E. — Arbitrage commercial international

36. De nombreux représentants ont souligné l'importance de l'arbitrage en tant que moyen de régler efficacement les différends commerciaux internationaux. On a rendu un hommage particulier à M. Ion Nestor (Roumanie), rapporteur spécial de la Commission, pour le rapport précieux qu'il avait présenté sur les problèmes se rapportant à l'application et à l'interprétation des conventions existantes relatives à l'arbitrage commercial international ainsi que sur d'autres problèmes

connexes⁷. Plusieurs représentants ont été d'avis que les recommandations formulées dans le rapport du Rapporteur spécial constituaient une base solide pour la suite des travaux de la CNUDCI sur l'unification et l'harmonisation du droit dans ce domaine important, et ils ont approuvé la décision que la CNUDCI avait prise à ce propos.

37. Quelques représentants ont fait observer que, vu leur importance, les recommandations du Rapporteur spécial auraient dû être communiquées à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies, et non pas seulement aux États membres de la CNUDCI.

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

38. De nombreux représentants ont souligné que les pays en voie de développement avaient besoin d'un programme élargi et énergique de formation et d'assistance en matière de droit commercial international. Plusieurs représentants ont approuvé la décision que la CNUDCI avait prise à ce sujet et ils ont exprimé l'espoir que le Secrétaire général accélérerait et intensifierait les activités relatives à l'application du programme de formation et d'assistance de la CNUDCI en matière de droit commercial international.

39. Plusieurs représentants ont dit qu'il serait bon, indépendamment des activités figurant au programme de formation et d'assistance de la CNUDCI, d'explorer la possibilité d'organiser des séminaires qui se tiendraient dans les pays en voie de développement et qui seraient dirigés par des professeurs et des experts de pays développés. On a fait observer que de tels séminaires permettraient d'atteindre aux moindres frais un nombre considérable de ressortissants de pays en voie de développement.

40. Un représentant a signalé qu'un programme d'enseignement de caractère assez général et fondamental en matière de droit commercial international serait utile pour les juristes et fonctionnaires des pays en voie de développement. Ce représentant a donné à ce propos un aperçu du programme d'enseignement que son gouvernement avait mis au point au cours des quelques dernières années à l'intention des pays en voie de développement, et il a fait connaître l'intention de son gouvernement d'intensifier ce programme.

G. — Travaux futurs

41. De nombreux représentants ont émis l'opinion que les sociétés multinationales, du fait de leur structure et de leur orientation, avaient des intérêts et des objectifs qui pouvaient ne pas toujours correspondre aux objectifs économiques nationaux. Quelques représentants ont déclaré en outre que ces entreprises avaient tendance à tourner l'ordre juridique national établi dans des domaines très divers tels que la politique commerciale, la réglementation des changes, la fiscalité et les pratiques commerciales, et avaient servi d'instrument pour étendre l'application des lois et des politiques d'autres gouvernements en dehors de leurs

⁷ A/CN.9/64.

territoires. De nombreux représentants ont appuyé la proposition tendant à ce que la CNUDCI entreprenne une étude des incidences que pouvaient avoir les activités des sociétés multinationales du point de vue du droit commercial international. A ce propos, quelques représentants ont suggéré que la CNUDCI pourrait nommer un petit groupe d'experts qui serait chargé d'étudier la question et de formuler des recommandations sur le meilleur moyen de régler les activités de ces entreprises.

42. Plusieurs représentants ont déclaré qu'il serait prématuré de saisir la CNUDCI de la question à ce stade. On a fait observer que d'autres organes et institutions spécialisées des Nations Unies, tels que l'Organisation internationale du Travail, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et le Conseil économique et social, avaient déjà fait entreprendre des études sur les aspects sociaux, économiques et politiques des activités des entreprises multinationales. Dans ces conditions, on a dit que la CNUDCI devrait attendre de connaître les résultats de ces études avant d'examiner les incidences juridiques des activités des entreprises multinationales, ce qui permettrait d'éviter les doubles emplois et les chevauchements. A ce propos, plusieurs représentants se sont dits d'accord sur la proposition tendant à ce que la CNUDCI recueille entre-temps les vues des gouvernements et des organisations internationales intéressées sur les problèmes juridiques posés par les différents types d'entreprises multinationales et les incidences de celles-ci du point de vue de l'unification et de l'harmonisation du droit commercial international.

43. Quelques représentants ont été d'avis que les incidences juridiques des activités des entreprises multinationales étaient intimement liées à des considérations politiques et économiques fondamentales, et ils ont douté qu'il soit possible pour la CNUDCI d'élaborer des règles uniformes à ce sujet.

44. Quelques représentants ont été d'avis que la CNUDCI devrait, en planifiant ses travaux futurs, s'intéresser non seulement aux règles juridiques techniques, mais aussi aux principes généraux régissant le commerce international en vue de parvenir à une transformation des relations commerciales internationales de nature à accélérer le taux de croissance économique des pays en voie de développement. On a dit également que la CNUDCI devrait faire porter

son attention sur le développement des règles et principes relatifs au commerce international de nature à renforcer la coopération entre toutes les nations sur la base de l'égalité et de l'intérêt mutuel. On a suggéré enfin que la CNUDCI devrait systématiquement revoir son programme de travail et centrer son attention sur les questions les plus urgentes.

IV. — VOTE

45. A sa 1354^e séance, le 8 novembre, la Sixième Commission a adopté à l'unanimité le projet de résolution concernant le rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa cinquième session (A/C.6/L.861/Rev.1).

46. A la même séance, la Sixième Commission a adopté par 73 voix contre une, avec 8 abstentions, le projet de résolution concernant la conférence proposée sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels (A/C.6/L.864).

47. Des explications de vote ont été données avant le vote par les représentants du Brésil, du Canada, de la France, de la Hongrie, de l'Inde, de la Jamaïque, de la République-Unie de Tanzanie, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et de l'Uruguay et, après le vote, par le représentant des Pays-Bas.

RECOMMANDATION DE LA SIXIÈME COMMISSION

48. La Sixième Commission recommande à l'Assemblée générale d'adopter les projets de résolution ci-après :

Projet de résolution I. — Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

[Le projet de résolution I a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée générale en tant que résolution 2928 (XXVII); le texte en est reproduit ci-dessous, dans la section C.]

Projet de résolution II. — Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels

[Par 112 voix contre une, avec 5 abstentions, le projet de résolution II a été adopté par l'Assemblée générale en tant que résolution 2929 (XXVII); le texte en est reproduit ci-dessous, dans la section C.]

C. — Assemblée générale : résolutions 2928 (XXVII) et 2929 (XXVII) du 28 novembre 1972

2928 (XXVII). 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 cinquième session*¹,

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717).

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,

Rappelant également ses résolutions 2421 (XXIII) du 18 décembre 1968, 2502 (XXIV) du 12 novembre 1969, 2635 (XXV) du 12 novembre 1970 et 2766 (XXVI) du 17 novembre 1971, relatives aux rapports de la Commission des Nations Unies pour le droit

commercial international sur les travaux de ses première, deuxième, troisième et quatrième sessions,

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 particulier ceux auxquels se heurtent les pays en voie de développement, contribueraient de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les peuples sur la base de l'égalité et, partant, à leur bien-être,

Tenant compte du fait que le Conseil du commerce et du développement, lors de sa douzième session², a pris note du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

1. *Prend acte avec satisfaction* du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième 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* l'achèvement du projet d'articles d'une convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels³;

4. *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) D'activer ses travaux sur la formation et l'assistance en matière de droit commercial international, notamment en ce qui concerne les pays en voie de développement;

c) De continuer à collaborer avec les organisations internationales qui s'occupent du droit commercial international;

d) De continuer d'accorder une attention particulière aux intérêts des pays en voie de développement et de tenir compte des problèmes propres aux pays sans littoral;

e) D'étudier de façon continue son programme et ses méthodes de travail;

5. *Invite* la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à recueillir auprès des gouvernements et des organisations internationales intéressées des renseignements concernant les pro-

blèmes juridiques que posent les différents types de sociétés multinationales et leurs incidences sur l'unification et l'harmonisation du droit commercial international, ainsi qu'à examiner, à la lumière de ces renseignements et des résultats des études disponibles, y compris celles de l'Organisation internationale du Travail, de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et du Conseil économique et social, quelles autres mesures il conviendrait de prendre à cet égard;

6. *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 vingt-septième session, au rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session.

2091^e séance plénière

2929 (XXVII). CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LA PRESCRIPTION EN MATIÈRE DE VENTE INTERNATIONALE D'OBJETS MOBILIERS CORPORELS

L'Assemblée générale,

Ayant examiné le chapitre II du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session⁴, qui contient le projet d'articles d'une convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels,

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,

Notant qu'à ses quatrième et cinquième sessions, en 1971 et en 1972, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, à la lumière des observations et commentaires présentés par les gouvernements, a examiné et révisé l'avant-projet d'articles sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels qui avait été préparé par le Groupe de travail sur les délais et la prescription dans le domaine de la vente internationale des objets mobiliers corporels de la Commission et que celle-ci, lors de sa cinquième session, a approuvé le projet d'articles tel qu'il figure au paragraphe 21 de son rapport,

Tenant compte du fait que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a recommandé, lors de sa cinquième session, que l'Assemblée générale convoque une conférence internationale de plénipotentiaires pour conclure, sur la base du projet d'articles adopté par la Commission, une convention

² *Ibid.*, Supplément n° 15 (A/8715/Rev.1), 1^{re} partie, par. 239.

³ *Ibid.*, Supplément n° 17 (A/8717), par. 21.

⁴ *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717).*

sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels⁵,

Convaincue que les conflits et les divergences existant entre les règles nationales régissant la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels font obstacle au développement du commerce international et que l'harmonisation et l'unification de ces règles favoriseraient l'essor du commerce international,

1. *Exprime sa gratitude* à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international pour le travail important qu'elle a accompli en ce qui concerne la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels;

2. *Décide* de convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires en 1974, à New York ou en tout autre lieu approprié pour lequel le Secrétaire général aura reçu une invitation, aux fins d'exami-

ner la question de la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels et de faire figurer les résultats de ses travaux dans une convention internationale et dans tous autres instruments qu'elle pourra juger appropriés;

3. *Décide en outre* d'examiner à sa vingt-huitième session toutes autres questions relatives à la conférence nécessitant une décision et d'inclure à l'ordre du jour provisoire de ladite session une question intitulée « Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels »;

4. *Renvoie* à la conférence le projet d'articles figurant au chapitre II du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session, ainsi que le commentaire y relatif et la compilation analytique d'observations et de propositions qui doit être établie par le Secrétaire général conformément à la décision de la Commission⁶, comme base des travaux de la conférence.

⁵ *Ibid.*, par. 20.

II. — SIXIÈME SESSION (1973)

A. — Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session (Genève, 2-13 avril 1973) [A/9017*]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>	<i>Chapitres</i>	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	31	VIII. — CRÉATION D'UNE UNION POUR LE « JUS COMMUNE » EN MATIÈRE DE COMMERCE INTERNATIONAL	117-132
<i>Chapitres</i>	<i>Paragraphes</i>	IX. — TRAVAUX FUTURS : MÉTHODES DE TRAVAIL	133-143
I. — ORGANISATION DE LA SESSION	1-8	A. — Résolution 2928 (XXVII) de l'Assemblée générale relative au rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session	133
A. — Ouverture de la session	1	B. — Résolution 2929 (XXVII) de l'Assemblée générale relative à la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels	134
B. — Composition et participation	2-4	C. — Message du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux conseils, commissions et comités des Nations Unies	135-136
C. — Élection du Bureau	5	D. — Date et lieu des sessions de la Commission et de ses groupes de travail; Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels	137-138
D. — Ordre du jour	6	E. — Expiration du mandat des membres de la Commission; composition des groupes de travail	139
E. — Décisions de la Commission	7	F. — Méthodes de travail	140-143
F. — Adoption du rapport	8	X. — QUESTIONS DIVERSES	144-148
II. — VENTE INTERNATIONALE D'OBJETS MOBILIERS CORPORELS	9-24		<i>Page</i>
A. — Règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels	9-15	ANNEXE. — Liste des documents examinés par la Commission	31
B. — Conditions générales de vente et contrats types	16-24		
III. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX	25-45		
A. — Effets de commerce	25-36		
B. — Crédits bancaires commerciaux	37-45		
IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES	46-61		
V. — ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL	62-86		
VI. — FORMATION ET ASSISTANCE EN MATIÈRE DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL	87-107		
VII. — SOCIÉTÉS MULTINATIONALES	108-116		

Introduction

Le présent rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international rend compte des travaux de la sixième session de la Commission, qui s'est tenue à Genève du 2 au 13 avril 1973.

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.

* Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17.

Chapitre premier. — Organisation de la session

A. — OUVERTURE DE LA SESSION

1. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a commencé sa sixième session le 2 avril 1973. La session a été ouverte au nom du Secrétaire général par M. Vittorio Winspeare Guicciardi, directeur général de l'Office des Nations Unies à Genève.

B. — COMPOSITION ET PARTICIPATION

2. Aux termes de la résolution 2205 (XXI) par laquelle l'Assemblée générale a créé la CNUDCI, la Commission est composée de 29 États élus par l'Assemblée générale. Les membres actuels de la Commission, élus par l'Assemblée le 30 octobre 1967 et le 12 novembre 1970, sont les États suivants¹ :

Argentine *	Mexique *
Australie *	Nigéria
Autriche	Norvège *
Belgique *	Pologne
Brésil *	République-Unie de Tanzanie
Chili	Roumanie *
Égypte	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Espagne *	Singapour
États-Unis d'Amérique *	République arabe syrienne *
France	Tunisie *
Ghana	Union des Républiques socialistes soviétiques
Guyane	Zaïre *
Hongrie *	
Inde *	
Iran *	
Japon	
Kenya *	

3. A l'exception de la Tunisie et du Zaïre, tous les membres de la Commission étaient représentés à la sixième session.

4. 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

Commission économique pour l'Amérique latine (CEPAL); Commission économique pour l'Europe (CEE); Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

b) Institutions spécialisées

Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI); Fonds monétaire international.

c) Organismes intergouvernementaux

Commission des Communautés européennes; Conférence de La Haye de droit international privé; Conseil d'aide économique mutuelle (CAEM); Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT); Ligue des États arabes; Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI).

d) Organisations internationales non gouvernementales

Chambre de commerce internationale (CCI); Association internationale du barreau; International Law Association (ILA).

C. — ÉLECTION DU BUREAU

5. A ses 126^e et 127^e séances, le 2 avril 1973, la Commission a élu par acclamation le Bureau ci-après² :

Président :	M. Mohsen Chafik (Égypte);
Vice-Président :	M. László Récezi (Hongrie);
Vice-Président :	M. Akira Takakuwa (Japon);
Vice-Président :	M. Paul Jenard (Belgique);
Rapporteur :	M. Nehemias Gueiros (Brésil).

D. — ORDRE DU JOUR

6. L'ordre du jour de la session, que la Commission a adopté à sa 126^e séance, le 2 avril 1973, était le suivant :

- Ouverture de la session.
- Élection du Bureau.
- Adoption de l'ordre du jour; calendrier provisoire des séances.
- Vente internationale des objets mobiliers corporels :
 - Règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels;
 - Conditions générales de vente et contrats types.
- Paiements internationaux :
 - Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux;
 - Crédits bancaires commerciaux.
- Réglementation internationale des transports maritimes.
- Arbitrage commercial international.
- Formation et assistance en matière de droit commercial international.
- Sociétés multinationales.
- Création d'une union pour le *jus commune* en matière de commerce international.
- Travaux futurs; méthodes de travail.
- Questions diverses.
- Date et lieu de la septième session.
- Adoption du rapport de la Commission.

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, venait à expiration au bout de trois ans (31 décembre 1970). 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. Le mandat des 15 membres dont le nom est suivi d'un astérisque viendra à expiration le 31 décembre 1973, et celui des 14 autres membres le 31 décembre 1976.

² Conformément à une décision qu'elle a prise à la 2^e séance de sa première session, la Commission a trois vice-présidents, afin que chacun des cinq groupes d'États mentionnés au paragraphe 1 de la section II du dispositif de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale soit représenté au Bureau [voir le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa première session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-troisième session, Supplément n° 16 (A/7216)*, par. 14 (*Annuaire de la CNUDCI, 1968-1970*, deuxième partie, chap. I^{er}, par. 14)].

E. — DÉCISIONS DE LA COMMISSION

7. Au cours de sa sixième session, la Commission a adopté toutes ses décisions par consensus.

F. — ADOPTION DU RAPPORT

8. La Commission a adopté le présent rapport à sa 142^e séance, le 13 avril 1973.

Chapitre II. — Vente internationale d'objets mobiliers corporels

A. — RÈGLES UNIFORMES RÉGISSANT LA VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

9. A sa deuxième session, la Commission a constitué un Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels et l'a chargé de déterminer les modifications du texte de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI) annexé à la Convention de La Haye de 1964, qui pourraient amener un plus grand nombre d'États à y adhérer, ou s'il faudrait élaborer un texte nouveau à cette fin³.

10. A sa quatrième session, la Commission a décidé que, « jusqu'à ce qu'un nouveau texte de loi uniforme ou le texte révisé de la LUVI ait été mis au point, le Groupe de travail présentera des rapports d'activité à chacune des sessions de la Commission, et toutes observations ou recommandations que les représentants feraient au cours de ces sessions sur les problèmes traités dans les rapports d'activité seront prises en considération par le Groupe de travail pour la rédaction du projet définitif⁴.

11. A la présente session, la Commission était saisie du rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa quatrième session, tenue à New York du 22 janvier au 2 février 1973 (A/CN.9/75)⁵.

12. Le rapport a été présenté par le Président et le rapporteur de la quatrième session du Groupe de travail. Au cours de cette présentation, on a fait observer que le Groupe avait beaucoup avancé ses travaux à cette session en achevant la révision du chapitre III de la LUVI, relatif aux obligations du vendeur. Des résultats importants avaient été obtenus en ce qui concerne la simplification de la Loi. On a signalé notamment que, en se fondant sur une étude faite par le Secrétaire général, le Groupe de travail avait réussi à fusionner en un ensemble uniforme les diverses dispositions de la LUVI relatives aux sanctions dont dispose

l'acheteur⁶. On a fait observer que la fusion des six groupes de sanctions qui apparaissaient dans la LUVI était une simplification importante de la Loi et apportait une solution au problème des groupes de sanctions distincts, qui donnaient lieu à des chevauchements et à des incompatibilités.

13. Tous les représentants qui ont pris la parole sur la question ont noté avec satisfaction les progrès réalisés au cours de la session et ont félicité le Groupe de travail des résultats qu'il avait obtenus.

14. Plusieurs représentants ont fait connaître leurs vues sur la question, soulevée à la session du Groupe de travail, de savoir si le délai fixé au paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI n'était pas incompatible avec les règles en matière de prescription énoncées à l'article 10 2) du projet de convention concernant la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels, notamment quand les défauts de conformité ne sont décelés qu'après livraison à l'acheteur. Quelques représentants ont estimé que ces dispositions étaient fondamentalement différentes. D'autres ont été d'avis qu'à cet égard les dispositions de la LUVI et celles du projet de convention concernant la prescription étaient différentes du point de vue technique mais qu'elles concernaient des problèmes identiques et qu'une harmonisation s'imposait. Un représentant a estimé qu'étant donné sa complexité la question demandait une analyse plus approfondie et devrait donc être examinée à une session ultérieure. Un autre représentant a suggéré de signaler la difficulté à la Conférence de plénipotentiaires sur le projet de convention concernant la prescription. On a également proposé des modifications de caractère rédactionnel.

Décision de la Commission

15. A sa 142^e séance, le 13 avril 1973, 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 sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa quatrième session;

« 2. Recommande que le Groupe de travail examine les observations et les propositions formulées à la sixième session de la Commission;

« 3. Prie le Groupe de travail de poursuivre ses travaux conformément au mandat énoncé par la Commission à sa deuxième session et de les achever rapidement. »

B. — CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE ET CONTRATS TYPES

16. A sa deuxième session, la Commission a décidé de commencer ses travaux dans ce domaine du droit en s'assurant si certaines conditions générales de vente

³ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 18 (A/7618), par. 38, al. 3, a (Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. II, par. 38, al. 3, a).

⁴ Ibid., Vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417), par. 92, al. 1, c (Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, chap. II, par. 92, al. 1, c).

⁵ La Commission a examiné le rapport à sa 127^e séance, le 2 avril 1973.

⁶ L'étude du Secrétaire général est reproduite à l'annexe II du rapport du Groupe de travail (A/CN.9/75).

mises au point sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe pourraient être utilisées dans d'autres régions⁷. A la troisième session, la Commission a décidé d'entreprendre une étude sur la possibilité de formuler des conditions générales portant sur une large gamme de produits et elle a prié le Secrétaire général d'effectuer cette étude⁸.

17. Le Secrétaire général a présenté à la Commission à sa quatrième session un rapport relatif à la première phase de l'étude (A/CN.9/54). A la cinquième session, le Secrétaire général a présenté à la Commission un rapport sur l'état d'avancement des travaux (A/CN.9/69). Étant donné les progrès réalisés dans cette étude, la Commission à cette session a décidé de différer toute mesure définitive sur la promotion des conditions générales élaborées sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe et a demandé au Secrétaire général de lui présenter à sa sixième session une étude définitive sur la possibilité de mettre au point des conditions générales portant sur une gamme plus large de produits et dans toute la mesure possible d'entreprendre l'élaboration des principes à suivre en la matière et d'un projet de conditions générales de ce genre⁹.

18. La Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général reproduisant son étude définitive (A/CN.9/78). Tous les représentants qui ont pris la parole sur la question ont fait l'éloge de l'étude.

19. Plusieurs représentants ont insisté sur l'importance des travaux sur la question. On a déclaré que l'existence de conditions générales mises au point sous les auspices de l'organisation mondiale faciliterait le commerce international et éliminerait les craintes de la partie la plus faible. Un représentant a émis l'avis qu'une telle formulation, qui favoriserait la certitude dans les opérations internationales, pourrait aussi contribuer à équilibrer équitablement les droits du vendeur et de l'acheteur. Un autre représentant a fait observer qu'en matière de commerce international, surtout dans les échanges entre l'Est et l'Ouest, les deux parties proposaient fréquemment leurs propres formules détaillées; il en résultait qu'un temps considérable était perdu en cherchant à réaliser un accord sur les dispositions du contrat. Des conditions uniformes pourraient simplifier cette procédure.

20. En revanche, certains représentants ont exprimé des doutes à propos de la question. Un de ces représentants s'est demandé si la question entrait dans le cadre du mandat de la Commission. Il a fait valoir que la tâche principale de la Commission était l'unification du droit et que la question des conditions générales n'avait donc qu'un caractère marginal. Un autre

représentant a exprimé l'avis que de nombreuses questions seraient mieux traitées dans une révision de la LUVI et que l'on pouvait craindre que des conditions générales mises au point par la Commission ne soient pas largement utilisées. Cependant, selon ce représentant, une telle formulation pourrait aider des organisations existantes telles que les organisations commerciales à améliorer leurs propres contrats types. Ce représentant a suggéré qu'on laisse au secrétariat beaucoup de souplesse de méthode afin de hâter l'achèvement du projet.

21. Un observateur a estimé que, étant donné les problèmes particuliers que posaient divers produits, tels que les produits périssables, des règles uniformes ne pourraient être utiles que pour la vente de produits à propos desquels il n'existe pas de conditions générales spécifiques. Il a fait observer que les conditions générales de la CEE, bien qu'ayant un caractère régional, étaient élaborées avec l'assistance d'experts venant des différentes parties du monde et que, par conséquent, elles pouvaient être adaptées facilement et rapidement aux besoins d'autres régions. Un représentant a déclaré qu'à un séminaire organisé sur les conditions générales plusieurs délégations avaient émis des doutes quant à l'utilisation répandue des conditions générales de la CEE même en Europe.

22. La plupart des délégations qui ont pris la parole sur la question ont été d'accord avec la proposition énoncée au paragraphe 199 du rapport du Secrétaire général (A/CN.9/78) tendant à créer un groupe d'experts qui aurait pour tâche de préparer un projet définitif de conditions générales « globales ». Un représentant a suggéré que le secrétariat confie cette tâche à un expert qui serait aidé par des représentants de différentes organisations commerciales.

23. Certains représentants ont suggéré que, au lieu de dire (en anglais) « *general* » *general conditions*, la Commission adopte le terme de conditions générales « uniformes » ou « globales » ou un autre terme approprié.

Décision de la Commission

24. A sa 141^e séance, le 11 avril 1973, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

« La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

« 1. Prie le Secrétaire général :

« a) De poursuivre les travaux sur la préparation d'une série de conditions générales uniformes;

« b) De coopérer, ce faisant, avec les commissions économiques régionales et les associations commerciales, les chambres de commerce et les organisations analogues intéressées de différentes régions;

« c) De créer, et de consulter le cas échéant, un groupe d'experts composé de représentants de diverses organisations mentionnées à l'alinéa b ci-dessus;

« 2. Prie aussi le Secrétaire général de lui faire rapport, à sa septième session, sur l'état d'avancement des travaux dans ce domaine. »

⁷ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 18 (A/7618), par. 60, al. 1 (Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. II, par. 60, al. 1).

⁸ Ibid., vingt-cinquième session, Supplément n° 17 (A/8017), par. 102, al. b (Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. III, par. 102, al. b).

⁹ Ibid., vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717), par. 43 (Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, chap. II, par. 43).

Chapitre III. — Paiements internationaux

A. — EFFETS DE COMMERCE

i) *Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux*

25. A sa quatrième session, la Commission a décidé de poursuivre ses travaux en vue de la préparation de règles uniformes applicables à un effet de commerce spécial, qui seraient utilisées, à titre facultatif, dans les transactions internationales. A cet effet, elle a prié le Secrétaire général de rédiger un projet de règles uniformes accompagné d'un commentaire¹⁰. Comme suite à cette décision, le Secrétaire général lui a soumis, à sa cinquième session, un rapport intitulé « *Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et commentaire* » (A/CN.9/67). Ce projet ne concernait que les lettres de change à proprement parler, à l'exclusion des chèques et des billets à ordre. A sa cinquième session, la Commission a pris note du résultat des enquêtes que le Secrétariat avait faites dans les milieux bancaires et commerciaux au sujet de l'emploi et de l'importance des billets à ordre dans le commerce international, et elle a demandé au Secrétaire général de modifier le projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales en vue d'en étendre l'application aux billets à ordre internationaux¹¹. A cette même session, la Commission a constitué un Groupe de travail¹² et l'a chargé d'établir le texte définitif d'un projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux¹³.

26. A la présente session, la Commission était saisie d'un rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur sa première session (A/CN.9/77). Le Groupe de travail s'est réuni à Genève du 8 au 14 janvier 1973, et a examiné les articles 12 à 40 du projet de loi uniforme relatifs à la remise et à la négociation d'une lettre de change internationale ou d'un billet à ordre international (art. 12 à 22), aux droits et obligations des signataires de tels instruments (art. 27 à 40), à la définition et aux droits du « porteur » et du « porteur protégé » (art. 5, 6 et 23 à 26). Le Groupe de travail est parvenu à des conclusions quant au fond de ces articles et a demandé au Secrétariat d'établir un projet révisé qui tiendrait compte de ces conclusions et apporterait une solution à certains problèmes de terminologie et de rédaction.

27. A l'occasion de l'examen du rapport du Groupe de travail¹⁴, la Commission a remercié les membres du Groupe pour les progrès qu'ils avaient accomplis dans l'étude de cette question complexe et technique.

28. Les représentants qui sont intervenus sur cette question se sont déclarés satisfaits du projet de loi uniforme établi par le Secrétariat ainsi que de l'assistance précieuse fournie tout au long des travaux préparatoires par les organisations internationales et les établissements bancaires et commerciaux intéressés. De l'avis de ces représentants, cette interaction entre le droit et la pratique était essentielle pour le succès des travaux de la Commission dans ce domaine et la collaboration avec les milieux bancaires et commerciaux devrait donc être poursuivie.

29. Quelques représentants ont souligné l'importance de la terminologie juridique à employer dans le projet proposé, en particulier pour ce qui est de l'interprétation future du projet de loi uniforme par les tribunaux de pays ayant des systèmes juridiques différents. On a à cet égard émis l'avis que le projet du Secrétariat faisait une place trop large aux concepts et à la terminologie du droit anglo-saxon. Il était essentiel que le projet final de loi uniforme maintienne un juste équilibre entre les principaux systèmes de droit applicables aux effets de commerce.

30. Se référant au texte établi par le Secrétariat, un représentant a exprimé l'avis qu'il faudrait revoir la définition de l'endossement et les notions de remise, de négociation et de « porteur protégé ». En particulier il conviendrait d'établir un lien plus étroit et plus explicite entre la définition de l'endossement et la notion d'endossataire. S'agissant des notions de « remise » et de « négociation », la loi uniforme ne devrait s'occuper que des effets de la transmission d'un instrument par endossement, les effets de la transmission sans endossement et ceux de la cession relevant du droit national. La disposition de l'article 26 du projet, en vertu de laquelle si le débiteur (défendeur) établit l'existence d'une exception il incombe au porteur (demandeur) de prouver qu'il est porteur protégé, était sans doute irrecevable dans les pays de droit romain car il était pratiquement impossible au porteur, selon la procédure de ces pays, d'établir le fait négatif qu'il avait reçu l'effet sans avoir connaissance d'une action ou d'une exception.

31. On a fait observer que le projet de loi uniforme soumis au Groupe de travail contenait des concepts tirés aussi bien du droit romain que des régimes de droit coutumier et jurisprudentiel (*common law*) et que, pour l'essentiel, le choix entre des notions ou des règles de fond divergentes avait été opéré après des consultations approfondies avec les milieux bancaires et commerciaux et sur la base d'enquêtes menées au moyen de questionnaires détaillés. Si ce choix avait conduit, dans certains cas, à l'adoption de règles analogues à celles énoncées dans les systèmes de *common law* concernant les effets de commerce, dans d'autres cas on avait suivi les règles énoncées dans la Convention de Genève de 1930, portant loi uniforme sur les

¹⁰ *Ibid.*, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417), par. 35 (Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, chap. II, par. 35).

¹¹ *Ibid.*, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717), par. 61, al. 2, c (Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, chap. II, par. 61, al. 2, c). On trouvera dans le document A/CN.9/WG.IV/WP.2 le texte du projet de loi uniforme modifié, accompagné d'un commentaire.

¹² *Ibid.*, alinéa 1, a, du paragraphe 61. Le Groupe de travail des effets de commerce internationaux se compose des huit membres de la Commission ci-après : Égypte, États-Unis d'Amérique, France, Inde, Mexique, Nigéria, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques.

¹³ *Ibid.*, alinéa 1, b, du paragraphe 61.

¹⁴ La Commission a examiné cette question à ses 127^e et 131^e séances, tenues le 2 et le 4 avril 1973.

lettres de change et billets à ordre, et notamment celles qui concernent les effets d'un endossement contrefait ou les effets découlant du refus d'acceptation ou de paiement de l'effet ou du fait que celui-ci n'a pas été dûment protesté. D'autre part, le projet de loi uniforme cherchait à éviter des termes juridiques qui ne pourraient être compris que dans un seul régime juridique. C'est pourquoi on y a utilisé par exemple l'expression « porteur protégé », au lieu du terme « *holder in due course* » employé en *common law* ou de l'expression utilisée dans la loi uniforme de Genève.

32. Quelques représentants ont fait observer que le rapport du Groupe de travail donnait à penser que le projet final pourrait ne pas utiliser les termes « négociable » ou « négociation ». Ils ont exprimé l'espoir que le Groupe de travail réexaminerait la question de leur utilisation dans le projet, étant donné qu'il s'agissait là de termes parfaitement bien compris et définis dans la pratique bancaire internationale.

33. La Commission a décidé qu'elle attendrait pour examiner les dispositions de fond du projet de loi uniforme que le Groupe de travail ait terminé ses travaux et soumis un projet final avec commentaire.

ii) Chèques internationaux

34. A sa cinquième session, la Commission a en outre prié le Groupe de travail d'étudier la question de savoir s'il était opportun d'établir des règles uniformes pour les chèques internationaux et de lui rendre compte, à une prochaine session, de ses conclusions¹⁵. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de la question à une session ultérieure pour permettre au Secrétariat de faire des enquêtes sur l'utilisation des chèques dans les opérations faisant intervenir des paiements internationaux et sur les problèmes que soulèvent, compte tenu des pratiques commerciales actuelles, les divergences entre les règles des principaux systèmes juridiques.

35. La Commission a déclaré qu'elle partageait le point de vue du Groupe de travail. Ayant fait observer que les questionnaires détaillés et les consultations appropriées qui avaient eu lieu avec d'autres organisations internationales et des institutions bancaires et commerciales s'étaient révélés d'une très grande utilité aux stades préparatoires des travaux relatifs au projet de loi uniforme, plusieurs représentants ont instamment demandé que la même méthode de travail soit appliquée en ce qui concerne les chèques.

Décision de la Commission

36. A sa 141^e séance, le 11 avril 1973, 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 première session;

¹⁵ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717), par. 61, al. 1, c (Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, chap. II, par. 61, al. 1, c).

« 2. Prie le Groupe de travail de poursuivre ses travaux dans le cadre du mandat énoncé par la Commission dans la décision adoptée à sa cinquième session¹⁶ et de se hâter de les achever;

« 3. Prie le Secrétaire général de poursuivre les travaux relatifs au projet de loi uniforme et à l'enquête sur l'utilisation des chèques pour le règlement des paiements internationaux, en consultation avec le Groupe d'étude des paiements internationaux de la Commission composé d'experts fournis par les organisations internationales intéressées et les institutions bancaires et commerciales, et à cette fin, de convoquer des réunions ainsi que de besoin. »

B. — CRÉDITS BANCAIRES COMMERCIAUX

37. Cette question a trait aux travaux consacrés par la Chambre de commerce internationale (CCI) à la normalisation des procédures et des pratiques relatives aux lettres de crédit commerciales. En 1933, la CCI a rédigé des « Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires », qu'elle a révisés en 1951 et en 1962. Elle procède actuellement à une troisième révision. A ses sessions précédentes¹⁷, la Commission a reconnu l'importance que revêtent les lettres de crédit pour assurer le règlement des opérations commerciales internationales et elle a exprimé l'opinion que la CCI devrait tenir compte, dans son travail de révision, des vues des pays qui n'y étaient pas représentés.

38. A la présente session¹⁸, la Commission était saisie d'une note du Secrétaire général qui reproduisait en annexe l'essentiel des trois rapports d'un groupe de travail de la Commission de technique et pratiques bancaires de la CCI, où étaient énoncées les révisions qu'il proposait. Les révisions proposées ont été communiquées aux gouvernements et aux institutions bancaires et commerciales intéressées et, conformément aux décisions prises précédemment par la Commission, les observations reçues seront transmises à la CCI.

39. Selon des informations reçues par le Secrétariat, la CCI se propose d'examiner à nouveau le texte proposé par le Groupe de travail de sa Commission de technique et pratiques bancaires, compte tenu des observations qu'il aura reçues de ses comités nationaux et, par l'intermédiaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, des gouvernements et des institutions bancaires et commerciales de pays

¹⁶ *Ibid.*, par. 61.

¹⁷ *Ibid.*, vingt-troisième session, Supplément n° 16 (A/7216), par. 23 et 28 (Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. I^{er}); *ibid.*, vingt-quatrième session, Supplément n° 18 (A/7618), par. 90 à 95 (Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. II); *ibid.*, vingt-cinquième session, Supplément n° 17 (A/8017), par. 119 à 126 (Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. III); *ibid.*, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417), par. 36 à 43 (Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, chap. II, A); *ibid.*, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717), par. 65 et 66 (Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, chap. II, par. 65 et 66).

¹⁸ La Commission a examiné la question à sa 132^e séance, le 5 avril 1973.

qui ne sont pas représentés à la CCI. On a appris aussi que la CCI avait décidé d'attendre les résultats des travaux actuellement en cours au sujet d'un document de transport combiné, que le transport des marchandises par conteneurs a rendu nécessaire.

40. Plusieurs représentants ont regretté que la CCI n'ait pas envoyé d'observateur pour assister au débat sur une question dont elle s'occupait activement.

41. On a émis l'avis que les révisions proposées par le Groupe de travail de la CCI représentaient, dans l'ensemble, une amélioration par rapport au texte de 1962. Il fallait espérer que, dans la révision, des règles seraient adoptées au sujet des documents qui pourraient être utilisés utilement pour des transactions faisant intervenir des opérations de transport combiné.

42. Plusieurs représentants se sont déclarés satisfaits de la coopération accrue qui existait entre la Commission et la CCI, ainsi qu'entre la CCI et les pays qui n'y étaient pas représentés.

43. De l'avis de nombreux représentants, la Commission devrait, à un moment donné, examiner de près la révision des « Règles uniformes » proposées par la CCI. La Commission est convenue qu'à cette fin elle devrait demander au Secrétariat de lui présenter une analyse des observations que le Secrétaire général recevra au sujet de la révision proposée.

44. Plusieurs représentants ont exprimé l'espoir que la CCI présenterait à la Commission, à sa septième session, un rapport sur l'état d'avancement des travaux consacrés aux garanties bancaires.

Décision de la Commission

45. A sa 132^e séance, le 5 avril 1973, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

« La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international »

« 1. Prend note du projet de révision des « Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (1962) », proposé par un Groupe de travail de la Commission de technique et pratiques bancaires de la Chambre de commerce internationale;

« 2. Prie le Secrétaire général :

« a) De faire une analyse des observations formulées au sujet de la révision proposée par les gouvernements et les institutions bancaires et commerciales non représentées à la Chambre de commerce internationale;

« b) De veiller à ce que des représentants du secrétariat de la Commission continuent d'assister et de participer aux délibérations de la Chambre de commerce internationale;

« 3. Invite la Chambre de commerce internationale à lui présenter à des sessions ultérieures :

« a) Des rapports sur l'état d'avancement de ses travaux concernant la révision des « Règles et usances uniformes (1962) » et sur les garanties contractuelles et les garanties de paiement;

« b) Le projet de texte révisé des « Règles et usances uniformes » et le projet de règles uniformes concernant les garanties contractuelles et les garanties de paiement, avant leur adoption définitive par la Chambre de commerce internationale. »

Chapitre IV. — Réglementation internationale des transports maritimes

A. — INTRODUCTION

46. A sa quatrième session, la Commission a décidé d'examiner les règles régissant la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées¹⁹. La résolution de la Commission concluait que :

« 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 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 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. »

47. Pour mener à bien ce programme de travail, la Commission a constitué un groupe de travail élargi de la réglementation internationale des transports maritimes, composé de 21 membres de la Commission.

48. A sa troisième session, le Groupe de travail a examiné les sujets ci-après : I. Durée de la responsabilité du transporteur (avant et pendant le chargement, pendant et après le déchargement); II. Responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; III. Clauses attributives de juridiction figurant dans les connaissements; IV. Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur²⁰. Faisant droit à une demande du Groupe de travail,

¹⁹ 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, chap. II, par. 10 à 23*). Pour les précédents travaux de la Commission sur cette question, voir le rapport de la Commission sur les travaux de sa deuxième session, *ibid.*, vingt-quatrième session, Supplément n° 18 (A/7618), par. 114 à 133 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. II, par. 114 à 133*) et le rapport de la Commission sur les travaux de sa troisième session, *ibid.*, vingt-cinquième session, Supplément n° 17 (A/8017), par. 157 à 166 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. III, par. 157 à 166*). Voir aussi le rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session, *ibid.*, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717), par. 44 à 51 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, chap. II, par. 44 à 51*).

²⁰ Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session, tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (A/CN.9/63 et Add.1).

la Commission a décidé à sa cinquième session que le Groupe tiendrait une quatrième session (extraordinaire) pendant l'automne 1972 et une cinquième session en février 1973.

49. Les rapports sur les quatrième et cinquième sessions du Groupe de travail ont été présentés à la Commission à sa présente session par les rapporteurs de chacune de ces sessions ²¹.

B. — RAPPORT SUR LA QUATRIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL

50. Lors de la présentation du rapport sur la quatrième session (A/CN.9/74), la Commission a été informée que le Groupe de travail avait établi des projets de dispositions sur les règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur ²². Ces dispositions comprenaient une règle unifiée concernant la responsabilité du transporteur en cas de manquement à ses obligations, et une règle unifiée concernant la charge de la preuve.

51. La Commission a noté que les projets de dispositions, en établissant des règles unifiées concernant la responsabilité et la charge de la preuve, laissaient de côté le « catalogue des exonérations » au principe de la responsabilité du transporteur figurant dans la Convention de Bruxelles de 1924. Elle a aussi noté que, au titre d'un compromis destiné à permettre que la disposition emporte l'accord général, le principe général selon lequel c'est au transporteur qu'incombe la charge de prouver que toutes les précautions nécessaires ont été prises souffre une exception : les cas d'incendie.

52. La Commission a également pris note que, à sa quatrième session, le Groupe de travail avait aussi établi des projets de dispositions sur les clauses compromissaires dans les connaissements (A/CN.9/74, par. 38 à 52) ²³. Ces projets de dispositions prévoyaient, notamment, que sera admis tout accord renvoyant à l'arbitrage les litiges qui pourraient découler d'un contrat de transport et indiquaient les lieux où, au choix du demandeur, la procédure de l'arbitrage serait engagée ²⁴.

²¹ La Commission a examiné ce sujet à ses 133^e et 134^e séances, les 5 et 6 avril 1973.

²² Les principes généraux des règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur avaient été approuvés par la plupart des membres lors de la troisième session du Groupe de travail (A/CN.9/63, par. 70). A la troisième session, le document de travail était le premier rapport du Secrétaire général, « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (A/CN.9/63/Add.1). A la quatrième session, le document de travail relatif à la question à l'examen était un rapport du Secrétaire général intitulé « Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur »; ce rapport était annexé au rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa quatrième session (A/CN.9/74, annexe I).

²³ A sa troisième session, le Groupe de travail avait établi un avant-projet de disposition sur les clauses attributives de juridiction dans les connaissements (A/CN.9/63, par. 39).

²⁴ A/CN.9/74, par. 47.2. Aux termes de ces projets de dispositions (alinéa 5) ces règles n'affectent pas « la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport ».

C. — RAPPORT SUR LA CINQUIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL

53. Lors de la présentation du rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (A/CN.9/76) ²⁵, la Commission a été informée que le Groupe de travail avait pris des décisions concernant les règles de limitation de responsabilité du transporteur. La Commission a noté que le Groupe de travail avait décidé d'adopter l'approche du Protocole de Bruxelles de 1968 qui prescrit une double base pour le calcul de la limite supérieure de la responsabilité : a) le nombre de colis ou d'unités et b) le poids des marchandises perdues ou endommagées. Le Groupe de travail a cependant proposé de réviser le libellé du Protocole, notamment afin de supprimer toute ambiguïté et de tenir compte des problèmes que pose le transport par conteneurs.

54. La Commission a été informée que le Groupe de travail avait aussi rédigé des projets de dispositions sur les questions suivantes : incidence du transbordement des marchandises sur la responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur subséquent (ou transporteur « réel »); incidence des mesures destinées à sauver des vies ou des biens en mer; délai de prescription applicable aux actions intentées contre le transporteur et à l'arbitrage.

D. — DISCUSSION DES RAPPORTS DU GROUPE DE TRAVAIL

55. Lors de l'examen des rapports du Groupe de travail, on a fait observer que l'élaboration des règles révisées sur la responsabilité des transporteurs maritimes n'était pas terminée. La Commission a décidé en conséquence de s'en tenir à la méthode qu'elle suit généralement lorsqu'un groupe de travail est en train d'élaborer un texte juridique, et de se limiter à prendre note des progrès accomplis par le Groupe de travail. Toute décision concernant les mesures prises par le Groupe a donc été ajournée en attendant que les dispositions juridiques proposées puissent être examinées dans leur ensemble.

56. De nombreux représentants ont exprimé leur satisfaction devant le progrès des travaux du Groupe de travail et se sont félicités de l'esprit de compromis qui avait permis au Groupe de se mettre d'accord sur un grand nombre de questions difficiles.

57. Quelques représentants ont déclaré être favorables au principe, examiné de façon préliminaire par le Groupe de travail, selon lequel les dispositions révisées devraient faire l'objet d'une convention nouvelle plutôt que d'un deuxième Protocole à la Convention de Bruxelles de 1924. A leur avis, une convention nouvelle permettrait de mettre au point un texte unifié qu'il serait plus facile d'interpréter. Ils ont estimé, en outre, qu'une convention nouvelle devrait reprendre la terminologie et les conceptions modernes apparues dans les conventions applicables au transport par air,

²⁵ Le document de travail dont le Groupe était saisi à cette session était le « Deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (A/CN.9/76/Add.1).

par voie ferrée et par route, et qu'une harmonisation des dispositions régissant la responsabilité du transport par les différents modes devenaient de plus en plus importante en raison du développement rapide du transport combiné.

58. Quelques représentants ont regretté la disposition de compromis adoptée par le Groupe de travail à sa quatrième session (voir par. 51 ci-dessus) en vertu de laquelle il n'incombait pas au transporteur de prouver que toutes les précautions nécessaires avaient été prises en cas de perte de marchandises ou de dommages causés aux marchandises par l'incendie. D'autre part, un représentant a fait valoir que la suggestion concernant l'harmonisation des règles applicables aux différents modes de transport devrait tenir compte des circonstances spéciales et des risques inhérents au transport par mer.

59. Un représentant a appuyé la suggestion, faite à propos du programme des travaux futurs du Groupe de travail, tendant à ce que les règles de la convention soient applicables aux contrats de transport qui ne feraient pas l'objet d'un « connaissance » au sens étroit de ce terme. Un autre représentant a estimé que le Groupe de travail avait eu raison de mettre l'accent sur l'uniformisation des obligations imposées au transporteur au titre de ses engagements contractuels. Ce représentant a aussi accueilli avec satisfaction la suppression de la limitation de la responsabilité dans les cas où le dommage résulte d'un dol du transporteur ou de l'un de ses préposés ou agents, mais aurait souhaité que la même règle s'applique dans le cas d'un dommage résultant d'un acte téméraire ou d'une faute inexcusable.

60. Un représentant a attiré l'attention sur les règles relatives aux clauses compromissaires élaborées par le Groupe de travail à sa quatrième session (voir par. 52 ci-dessus). Ce représentant a déclaré que sa délégation ne pouvait accepter la disposition relative à la méthode de sélection du lieu d'arbitrage et a demandé qu'elle soit examinée plus avant.

Décision de la Commission

61. A sa 134^e séance, le 6 avril 1973, 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 des rapports du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de ses quatrième et cinquième sessions;

« 2. Prie le Groupe de travail de poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui a été confié par la Commission en vertu de la résolution qu'elle a adoptée à sa quatrième session, et de les mener à bien rapidement. »

Chapitre V. — Arbitrage commercial international

62. A sa deuxième session, la Commission avait nommé M. Ion Nestor (Roumanie) rapporteur spécial chargé d'étudier les problèmes se rapportant à l'appli-

cation et à l'interprétation des conventions existantes relatives à l'arbitrage commercial international ainsi que d'autres problèmes connexes²⁶.

63. A la troisième session de la Commission, le Rapporteur spécial a soumis un rapport préliminaire (A/CN.4/49 et Add.1); à la cinquième session, le Rapporteur spécial a présenté son rapport définitif (A/CN.9/64).

64. Après avoir examiné le rapport définitif du Rapporteur spécial, la Commission, à sa cinquième session, a demandé au Secrétaire général d'inviter les États membres de la Commission à soumettre au Secrétariat leurs commentaires sur les propositions du Rapporteur spécial et toutes autres suggestions et observations qu'ils pourraient vouloir faire sur la question²⁷.

65. A la présente session, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général résumant les commentaires, suggestions et observations des États membres de la Commission et énonçant des propositions quant aux travaux futurs sur le sujet (A/CN.9/79).

66. La plupart des représentants qui ont pris la parole sur la question ont fait porter l'essentiel de leurs commentaires et suggestions sur les propositions du Rapporteur spécial relatives à : a) l'appui à donner à la Convention des Nations Unies de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères; b) l'appui à donner à la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international; c) la création d'un groupe d'étude ou d'un groupe de travail chargé d'examiner l'opportunité de l'établissement d'un règlement type d'arbitrage et la possibilité d'unifier et de simplifier les règles nationales sur l'arbitrage; d) la publication des sentences arbitrales.

67. En ce qui concerne la Convention des Nations Unies de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, tous les représentants ont estimé qu'il fallait inviter les pays qui n'avaient pas encore ratifié cette convention ou qui n'y avaient pas adhéré à le faire. Il a été aussi convenu que la Commission devrait demander à l'Assemblée générale de formuler cette recommandation.

68. Plusieurs représentants ont exprimé des doutes quant à l'opportunité pour la Commission de prendre une mesure quelconque à l'égard de la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international. Quelques représentants ont estimé que, avant de faire une recommandation positive quelconque concernant la ratification de cette convention ou l'adhésion à cet instrument, il conviendrait que la Commission elle-même étudie le texte pour décider s'il se prêtait à recommandation. D'autres représentants se sont déclarés d'accord avec la proposition du Rapporteur spécial tendant à ce que la Commission recommande la ratification de cette convention ou l'adhésion à cet

²⁶ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 18 (A/7618), par. 112 (Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. II, par. 112).

²⁷ Ibid., vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717), par. 87, 1 (Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, chap. II, par. 87, 1).

instrument. Toutefois, la plupart des représentants qui ont appuyé cette proposition ont émis l'avis que, au lieu de faire elle-même une telle recommandation, la Commission devrait inviter la Commission économique pour l'Europe à le faire. Un représentant a suggéré qu'avant de prendre une décision définitive la Commission devrait demander à la Commission économique pour l'Europe de s'assurer si la Convention était largement utilisée et si on avait trouvé qu'elle ne donnait pas satisfaction sur l'un ou l'autre point.

69. On a proposé d'appuyer aussi la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international dans des régions autres que l'Europe. Plusieurs représentants ont formulé des observations sur cette proposition. De l'avis de certains représentants, la Commission devrait transmettre la Convention aux commissions économiques régionales autres que celle pour l'Europe et inviter ces commissions à étudier la Convention afin de s'assurer si elle pouvait être adaptée aux besoins du commerce international dans ces parties du monde. D'autres représentants ont estimé qu'il fallait encourager les commissions économiques à prendre en considération les dispositions de la Convention européenne de 1961 en élaborant une convention qui réponde à leurs besoins. De l'avis de plusieurs représentants, la Commission ne devrait pas entrer directement en contact avec les commissions économiques intéressées, mais elle devrait plutôt inviter la Commission économique pour l'Europe à demander aux autres commissions régionales d'indiquer les modifications éventuelles qui, selon elles, semblaient nécessaires pour rendre la Convention acceptable aux pays de leurs régions. Toutefois, certains représentants ont suggéré que la Commission, sans s'informer de l'opinion des commissions économiques, devrait recommander que les États situés en dehors de l'Europe ratifient la Convention. Un représentant a fait observer qu'une telle recommandation devrait être adressée aux commissions économiques, au Conseil d'aide économique mutuelle et aux États qui n'étaient pas membres d'une commission économique régionale.

70. Certains représentants se sont opposés aux propositions qui précèdent et ont suggéré que la Commission ne devrait prendre aucune mesure en ce qui concerne la Convention de 1961 avant d'avoir eu la possibilité de se faire une opinion sur les dispositions de cet instrument. De plus, ils ont fait valoir qu'il n'était pas du ressort de la Commission de donner son appui à la Convention de 1961, qui était de caractère régional.

71. En ce qui concerne la proposition énoncée au paragraphe 66 ci-dessus, la plupart des représentants qui ont pris la parole sur la question sont convenus qu'il était prématuré à l'heure actuelle de constituer un groupe d'étude ou un groupe de travail. On a suggéré que le Secrétariat était le mieux placé pour effectuer tous travaux préparatoires que la Commission estimerait nécessaires. D'ailleurs, des représentants ont exprimé des vues opposées sur la question de savoir si la Commission devrait inscrire à son programme de travail l'exécution de la proposition du Rapporteur spécial concernant l'élaboration d'un règlement type d'arbitrage et l'unification des règles nationales en

matière d'arbitrage. De l'avis de certains représentants, l'exécution de cette proposition était pratiquement impossible et on ne serait donc pas justifié à dépenser à cette fin les ressources financières limitées et les autres ressources des Nations Unies. Un de ces représentants a fait observer que les règles de procédure étaient beaucoup plus difficiles à unifier que le droit proprement dit. Dans la plupart des pays, le code de procédure civile est une des branches dans lesquelles les traditions nationales sont les plus fortes. L'unification de ces codes ou de n'importe laquelle de leurs dispositions était rendue particulièrement difficile par le fait que la procédure dans les pays de *common law* était totalement différente de celle qui est en vigueur dans les pays de droit romain. Pour ces raisons, l'unification des règles de procédure ne devait pas se faire sur une base universelle mais seulement au plan régional.

72. A propos du règlement type d'arbitrage envisagé, un représentant a fait observer que pendant la préparation du Règlement d'arbitrage européen de 1966, la Commission économique pour l'Europe avait réuni une centaine de règlements dont chacun était censé être un modèle; il était inutile d'en ajouter un de plus. Un autre représentant a été d'avis qu'un seul règlement d'arbitrage ne suffirait pas à répondre à tous les besoins, car un règlement qui conviendrait pour des transactions peu importantes ne pourrait s'appliquer aux différends faisant intervenir des sommes d'argent considérables.

73. Les représentants visés aux paragraphes précédents ont conclu que la Commission devrait demander au Secrétaire général de faire une étude sur l'opportunité et la possibilité d'élaborer un règlement type d'arbitrage et d'unifier les législations nationales.

74. Plusieurs représentants ont déclaré qu'ils désapprouvaient cette attitude négative. On a soutenu que la Commission pourrait faire un travail efficace en vue de l'unification des normes d'arbitrage et de l'unification des législations nationales en matière d'arbitrage.

75. Un observateur a signalé que, à une réunion organisée il y a quelques années pour examiner le rapport entre l'unification au plan régional et à l'échelle mondiale, on était arrivé à la conclusion que l'unification à l'échelle mondiale était l'objectif cherché et qu'on ne devrait viser l'unification au plan régional que si la première était impossible à réaliser. Cette opinion a reçu l'appui d'un représentant.

76. Un autre observateur a signalé que les États membres du Conseil d'aide économique mutuelle avaient signé en 1972 une convention sur le règlement par voie arbitrale des différends nés de la coopération économique, scientifique et technique et qu'ils avaient décidé d'établir un règlement uniforme à l'intention des tribunaux d'arbitrage des États membres.

77. La majorité des représentants a approuvé la proposition tendant à ce que la Commission décide d'élaborer un règlement d'arbitrage à utiliser pour les procédures *ad hoc*. Un représentant a signalé qu'un tel règlement était nécessaire pour les hommes d'affaires et qu'il faciliterait la solution des problèmes découlant du commerce entre pays à systèmes juridiques diffé-

rents. Un autre représentant a indiqué que, en élaborant ce règlement, il faudrait tenir compte des difficultés auxquelles les petites entreprises des pays en voie de développement se heurtaient pour le règlement de leurs différends par voie d'arbitrage.

78. La plupart des représentants qui ont appuyé l'idée d'élaborer un règlement d'arbitrage ont dit que cette tâche devait être exécutée par le Secrétariat, en coopération avec le Rapporteur spécial et les organisations internationales intéressées. On a également indiqué à cet égard que le Secrétariat devrait fonder ses travaux sur les règlements d'arbitrage élaborés par les commissions économiques régionales et d'autres organisations et qu'il devrait tenir compte des pratiques internationales. Un représentant a dit que le Secrétariat devrait notamment chercher à obtenir la coopération de la Commission interaméricaine d'arbitrage commercial et que, dans ses travaux, il devrait aussi tenir compte de la Convention de 1972 sur le règlement des différends par arbitrage, conclue par les États membres du Conseil d'aide économique mutuelle.

79. Plusieurs représentants ont fait des objections à la proposition du Rapporteur spécial tendant à ce que la Commission publie, avec l'accord des parties intéressées, un recueil des sentences arbitrales relatives au commerce international. On a fait observer que si un différend était soumis à l'arbitrage c'était souvent par souci d'éviter la publicité. On a également fait remarquer que le recueil proposé n'aurait pas beaucoup d'intérêt car il serait forcément très incomplet et ne contiendrait que quelques sentences isolées sur les normes en matière de conflit et sur les lois des différents pays. En outre, ce recueil ferait en grande partie double emploi avec ceux qui existent et ne reproduirait que des sentences déjà publiées dans des revues juridiques.

80. D'autres représentants ont estimé au contraire qu'un recueil des sentences arbitrales contribuerait à développer le recours à l'arbitrage et faciliterait un échange d'informations. Un observateur a émis l'avis que la meilleure solution serait de publier une étude générale des tendances sans mentionner le nom des parties ni les détails de la sentence. Cette étude pourrait être incorporée à l'Annuaire de la Commission.

81. Quelques représentants ont aussi commenté la proposition du Rapporteur spécial tendant à ce que la Commission encourage et patronne la création d'une organisation internationale de l'arbitrage commercial. Ces représentants ont toutefois été d'avis que la création de centres d'arbitrage était une question relevant des organismes d'arbitrage et non des gouvernements. Un représentant a fait remarquer que les congrès internationaux d'arbitrage ont montré qu'une organisation permanente n'était pas nécessaire. Ces congrès périodiques étaient ouverts à tous, et la plupart des organisations intéressées y participaient, tandis qu'une organisation permanente coûteuse n'aurait vraisemblablement qu'un nombre de membres limité.

82. Un représentant a proposé que la Commission accorde davantage d'attention à l'assistance technique et à la formation dans les pays en voie de développement en envoyant des experts dans ces pays pour les familiariser avec la procédure d'arbitrage.

83. La Commission a constitué un comité de rédaction composé des représentants de l'Australie, de l'Autriche, de la France, du Nigéria, de la Roumanie, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et l'a prié d'élaborer, en tenant compte des observations et des propositions faites à la session, un projet de résolution sur les questions énoncées au paragraphe 66, a, b et c ci-dessus.

84. Un représentant a estimé que la Commission devrait aussi décider des travaux qu'elle souhaiterait accomplir relativement aux autres propositions du Rapporteur spécial.

Décision de la Commission

85. A sa 140^e séance, le 11 avril, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

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

« 1. *Recommande* que l'Assemblée générale invite les États qui n'ont pas ratifié la Convention de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères ou qui n'y ont pas adhéré, à examiner la possibilité d'y adhérer;

« 2. *Invite* la Commission économique pour l'Europe à attirer l'attention des États qui peuvent ratifier la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international ou y adhérer mais qui ne l'ont pas fait, sur l'existence de cette convention et à leur demander d'indiquer s'ils entendent y adhérer;

« 3. *Prie* le Secrétaire général :

« a) 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 CEAEIO 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;

« b) De soumettre à la Commission à sa huitième session le projet en question ou, si ses études et ses consultations avec les organismes susmentionnés indiquaient que l'élaboration de telles règles n'est pas souhaitable, un rapport à cet effet;

« 4. *Se réserve* le droit d'examiner à une session ultérieure quels autres travaux elle pourrait utilement entreprendre dans le domaine de l'arbitrage commercial international. »

86. Quelques représentants ont fait des réserves à l'égard du paragraphe 2 de la décision précitée du fait que la Commission y encourageait l'unification du droit commercial régional plutôt que celle du droit commercial international. Plusieurs représentants ont déclaré que l'adoption du paragraphe 2 ne devait pas constituer un précédent.

Chapitre VI. — Formation et assistance en matière de droit commercial international

87. A sa cinquième session, la Commission a prié le Secrétaire général d'accélérer et d'intensifier les activités de mise en application de son programme relatif à la formation et à l'assistance en matière de droit commercial international. Elle l'a prié en outre d'envisager la possibilité d'organiser un colloque international sur le rôle des universités et des centres de recherche en ce qui concerne l'enseignement, le développement et la diffusion du droit commercial international²⁸.

88. A la présente session, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général (A/CN.9/80) exposant les activités entreprises pour mettre en application le programme relatif à la formation et à l'assistance et les résultats de l'enquête effectuée conformément à la décision prise par la Commission en ce qui concerne la possibilité d'organiser le colloque susmentionné²⁹.

89. En présentant ce rapport, le secrétaire de la Commission a signalé que la pratique consistant à attribuer certaines bourses de l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR) à des candidats spécialement intéressés par le droit commercial international sera poursuivie en 1973. Ces boursiers des pays en voie de développement seront formés au droit commercial international sous la direction de fonctionnaires du Service du droit commercial international.

90. Le secrétaire de la Commission a aussi exposé les difficultés financières que l'on rencontrait pour réunir suffisamment de contributions volontaires pour permettre à un jeune spécialiste d'un pays en voie de développement de se rendre dans un centre disposant d'une bibliothèque bien fournie où il pourrait produire du matériel pédagogique pour le droit commercial international qui serait utilisé par sa propre université, et éventuellement par les universités de sa région.

91. La Commission a également été informée d'une demande adressée par le Secrétaire général aux pays développés Membres de l'ONU, invitant les établissements bancaires et commerciaux de ces pays à offrir des stages à des ressortissants de pays en voie de développement. Il a été indiqué que cette demande avait suscité des réponses positives de la part des gouvernements de l'Autriche, de la Belgique, de la Norvège, et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

92. Pour ce qui est du colloque international envisagé sur le rôle des universités et des centres de recherche en ce qui concerne l'enseignement, le développement et la diffusion du droit commercial international, le secrétaire de la Commission a suggéré que le mieux serait de l'organiser à l'occasion de la huitième session

de la Commission, qui doit se tenir en 1975 à l'Office des Nations Unies à Genève. La Commission a été informée que, si le colloque était tenu vers la fin de cette session, on pourrait utiliser dans ce but le temps libre qui, d'habitude, est laissé pour la préparation du rapport de la session. En outre, la Commission pourra consacrer à l'examen du thème du colloque les deux séances qui sont généralement prévues pour l'examen de la question de la formation et de l'assistance. La Commission a aussi appris que l'UNITAR s'était déclaré disposé à coopérer avec le Secrétariat en ce qui concerne l'organisation administrative du colloque.

93. A propos de la production de matériel pédagogique pour le droit commercial international, plusieurs représentants ont souligné l'importance du projet et ont remercié le Gouvernement australien qui, par l'intermédiaire de son représentant, avait fait savoir qu'il était prêt à offrir une bourse de 5 000 dollars australiens à un jeune spécialiste d'un pays en voie de développement pour lui permettre d'entreprendre la compilation de ce matériel en Australie.

94. Plusieurs représentants ont exprimé l'espoir qu'un nombre croissant d'universités feraient figurer dans leurs programmes le droit commercial international.

95. Le représentant de la France a annoncé que, bien que le Secrétariat n'ait pas reçu de communication officielle à cet effet, le Gouvernement français avait néanmoins accepté d'offrir un certain nombre de bourses à des ressortissants de pays en voie de développement pour leur permettre d'acquérir une expérience pratique du droit commercial international dans des établissements financiers et commerciaux en France. Le représentant de l'Australie a indiqué que son gouvernement serait prêt à aider des ressortissants de pays en voie de développement à faire des stages ou à bénéficier de bourses dans des établissements commerciaux et financiers australiens.

96. De nombreux représentants ont exprimé leur gratitude envers les gouvernements qui avaient répondu favorablement à l'appel lancé par le Secrétaire général au sujet des stages, qui répondent à un besoin urgent des pays en voie de développement. Un représentant a jugé quelque peu décevant le fait que d'autres pays développés n'avaient pas répondu positivement à l'appel du Secrétaire général. Certains représentants ont appuyé l'idée, formulée dans le rapport du Secrétaire général, selon laquelle celui-ci informerait les pays en voie de développement des offres d'assistance faites par les pays développés en matière de stages de formation au droit commercial international.

97. Certains représentants ont été d'avis que ce dont les juristes et les fonctionnaires des pays en voie de développement ont le plus besoin au stade actuel, c'est moins d'un programme de spécialisation étroite dans les divers domaines du droit commercial international que d'un programme de formation générale de base. Ces représentants ont donc particulièrement apprécié les efforts que certains gouvernements ont faits pour fournir ce genre de formation à des ressortissants de pays en voie de développement dans leurs établissements universitaires.

²⁸ *Ibid.*, par. 97 (*Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, première partie, chap. II, par. 97).

²⁹ La Commission a examiné ce rapport à sa 132^e et à sa 133^e séance, le 5 avril 1973.

98. Plusieurs représentants ont souscrit à l'avis selon lequel il serait très profitable d'organiser des séminaires sur le droit commercial international, organisés avec le concours de professeurs venus de pays développés, dans les pays en voie de développement eux-mêmes. Ces séminaires permettraient d'atteindre un grand nombre de juristes, d'hommes d'affaires et de fonctionnaires des pays en voie de développement moyennant un minimum de frais. A cet égard, on a suggéré que la Commission encourage l'UNITAR à continuer d'organiser de tels séminaires.

99. L'observateur de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) a informé la Commission que l'Organisation avait dressé des plans pour un programme d'assistance aux pays en voie de développement dans le domaine de la réglementation applicable aux navires et aux transports maritimes, qui serait patronné conjointement par l'OMCI, la CNUCED et la CNUDCI. Les détails de ce programme seraient communiqués au secrétariat de la CNUDCI dans un avenir rapproché.

100. Tous les représentants qui ont pris la parole sur cette question ont été d'avis que l'organisation d'un colloque international de professeurs et futurs professeurs de droit commercial international sur le rôle des universités et des centres de recherche dans l'enseignement, le développement et la diffusion du droit commercial international serait extrêmement utile. Outre qu'il ferait connaître les travaux de la Commission, le colloque faciliterait l'introduction de l'enseignement du droit commercial international dans les programmes des universités nationales.

101. Tous les représentants ont aussi été d'avis que le colloque devait être organisé à l'occasion de la huitième session de la Commission, comme l'avait suggéré le secrétaire de la Commission. Plusieurs représentants ont toutefois estimé que deux jours étaient une période trop courte pour permettre un échange de vues sérieux sur le thème du colloque. De l'avis de ces représentants, la durée du colloque devait être d'au moins quatre ou cinq jours.

102. D'autres représentants ont estimé que, étant donné la nécessité d'éviter d'accroître les dépenses encourues par l'ONU, deux jours suffiraient pourvu que les participants aient l'occasion d'observer les débats de la Commission pendant la dernière semaine de la session et que, entre les séances, des membres de la Commission veuillent bien donner aux participants des explications sur les activités de la Commission.

103. Un représentant a déclaré qu'il serait peut-être possible de prolonger le colloque par des réunions complémentaires tenues à l'une des universités de son pays, à condition que le calendrier du colloque coïncide avec les vacances de Pâques, de manière que les logements des cités universitaires puissent être utilisés par les participants.

104. De nombreux participants ont exprimé l'avis que, pour que des participants de pays en voie de développement puissent assister au colloque en nombre suffisant, il fallait prendre en charge leurs frais de voyage et de subsistance. Selon ces représentants, le colloque

perdrait beaucoup de son intérêt si ne devaient y participer pratiquement que des ressortissants de pays développés. Aussi le secrétariat de la Commission a-t-il été prié de chercher à obtenir de gouvernements, d'organisations internationales et de fondations des contributions volontaires en vue de couvrir les frais de voyage et de subsistance des participants de pays en voie de développement. Le représentant de l'Australie a déclaré à ce propos qu'il s'entreferait avec les autorités de son pays de la possibilité d'apporter une contribution aux frais de voyage des participants de ces pays; il a lancé un appel aux autres représentants de pays développés pour qu'ils fassent de même. L'observateur de la Commission des communautés européennes a déclaré que, dans le cadre de l'Accord spécial avec les États associés, la Commission pourrait être à même d'apporter une contribution aux frais de voyage et de subsistance des participants de pays africains.

105. Un représentant a estimé qu'il serait bon que mention soit faite des « paiements internationaux » dans le titre du colloque pour attirer l'attention des milieux universitaires et d'affaires sur la loi uniforme que la Commission élabore dans ce domaine. De l'avis de ce représentant, cette mention attirerait des participants d'institutions bancaires et financières et les inciterait à apporter des contributions volontaires aux frais de déplacement de professeurs des pays en voie de développement.

106. Plusieurs représentants ont émis l'avis que pour assurer le succès du colloque il convenait de limiter d'avance les thèmes d'étude à deux ou trois sujets d'information. Le secrétariat de la Commission a en conséquence été prié de prendre l'avis des membres de la Commission sur l'organisation et le programme du colloque.

Décision de la Commission

107. A sa 133^e séance, le 5 avril 1973, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

« La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

« 1. *Exprime ses remerciements* aux gouvernements qui ont apporté des contributions volontaires au titre de l'exécution de son programme de formation et d'assistance en matière de droit commercial international;

« 2. *Exprime l'espoir* que d'autres gouvernements apporteront des contributions similaires;

« 3. *Se déclare convaincue* qu'il convient d'encourager les universités à promouvoir l'étude du droit commercial international et espère que le colloque dont il est question ci-après au paragraphe 4, b, sera utile à cet égard;

« 4. *Prie* le Secrétaire général :

« a) *D'accélérer et d'intensifier* les activités relatives au programme de formation et d'assistance, en tenant particulièrement compte des besoins des pays en voie de développement;

« b) D'organiser, à l'occasion de sa huitième session, un colloque international sur le rôle des universités et des centres de recherche dans l'enseignement, le développement et la diffusion du droit commercial international, et de chercher à obtenir des contributions volontaires de gouvernements, d'organisations internationales et de fondations pour couvrir les frais de voyage et de subsistance des participants de pays en voie de développement;

« c) D'examiner dans quelle mesure il serait possible que l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche organise des séminaires de droit commercial international dans les pays en voie de développement. »

Chapitre VII. — Sociétés multinationales

108. A sa vingt-septième session, le 28 novembre 1972, l'Assemblée générale a adopté la résolution 2928 (XXVII) concernant le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. Au paragraphe 5 de cette résolution, l'Assemblée générale a invité la Commission

« à recueillir auprès des gouvernements et des organisations internationales intéressées des renseignements concernant les problèmes juridiques que posent les différents types de sociétés multinationales et leurs incidences sur l'unification et l'harmonisation du droit commercial international, ainsi qu'à examiner, à la lumière de ces renseignements et des résultats des études disponibles, y compris de celles de l'Organisation internationale du Travail, de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et du Conseil économique et social, quelles autres mesures il conviendrait de prendre à cet égard. »

109. A la présente session³⁰, la Commission était saisie d'une note du Secrétaire général (A/CN.9/83) contenant des renseignements de caractère général concernant le paragraphe 5 de la résolution de l'Assemblée générale et des suggestions quant aux mesures que la Commission pourrait prendre à cet égard.

110. Certains représentants ont fait observer que l'expression « sociétés multinationales » n'était pas une expression juridique; le droit ne reconnaissant, au stade actuel de son développement, que les entreprises constituées en sociétés en vertu d'une législation nationale, la Commission devrait définir l'expression. Il se posait d'autres problèmes touchant à la portée du mandat confié à la Commission. Ainsi, dans sa résolution, l'Assemblée générale s'était référée aux « différents types de sociétés multinationales » et on pouvait se demander si cette expression englobait, outre les entreprises manufacturières, les entreprises financières, les entreprises de service ou de distribution et les entreprises de transport. On a également émis des doutes quant au sens de « multinationale ». Ce mot pourrait qualifier

une entreprise ayant de nombreuses succursales dans différents pays ou une entreprise dont les actionnaires sont ressortissants de pays différents. Selon un représentant, l'expression « société multinationale » pouvait être remplacée par « société transnationale ». En outre, on ne savait pas très bien si la résolution intéressait uniquement des entreprises privées ou si elle concernait aussi les entreprises d'État et autres entreprises publiques. Ces représentants ont été d'avis que, dans l'immédiat, le problème pour la Commission consistait à définir la portée de son mandat et qu'il fallait donc étudier la question avant d'envoyer un questionnaire aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées.

111. D'autres représentants ont estimé que le mandat donné par l'Assemblée générale ne laissait aucun doute sur la tâche dont la Commission était chargée, même si la terminologie employée ne cadrait pas toujours avec les notions juridiques en vigueur. Quelques représentants ont déclaré qu'un certain nombre de pays s'inquiétaient des aspects négatifs inhérents aux activités des sociétés multinationales, lesquelles constituaient, selon eux, une menace pour la souveraineté nationale et conduisaient à la dispersion des ressources économiques. Plusieurs représentants ont été d'avis qu'à ce stade il était demandé à la Commission, non pas de formuler des règles, mais de recueillir des « renseignements concernant les problèmes juridiques que posent les différents types de sociétés multinationales ». L'envoi d'un questionnaire aux gouvernements était un moyen d'obtenir ces renseignements. Ces représentants ont proposé de demander au secrétariat d'établir un questionnaire, de réunir des renseignements sur la question et de présenter à chaque session de la Commission un rapport sur l'état d'avancement des travaux.

112. De l'avis de certains représentants, les membres de la Commission devraient aider le secrétariat à mettre au point le questionnaire. Celui-ci devrait porter sur la notion de société multinationale et sur les problèmes juridiques posés par les activités de ces sociétés. Après avoir examiné un rapport du secrétariat fondé sur une analyse approfondie de toutes les réponses au questionnaire et sur un examen minutieux des études pertinentes, la Commission serait alors en mesure d'envisager les autres mesures qu'elle pourrait éventuellement prendre.

113. L'observateur de la Commission des communautés européennes a déclaré que la Communauté économique européenne s'intéressait tout particulièrement à la question à l'étude et qu'elle était disposée à répondre au questionnaire et à aider le secrétariat par d'autres moyens. Il a dit que la société multinationale devait être définie en termes à la fois juridiques et économiques. La caractéristique des sociétés multinationales était que leur organe directeur avait son siège dans un pays alors que les filiales qui dépendaient de cet organe en droit ou en fait étaient réparties dans un certain nombre de pays; en outre, chaque filiale (entreprise manufacturière, financière, de distribution ou autre) était une entité qui avait une grande importance ou une grande influence dans le pays où elle était installée.

³⁰ La question a été examinée par la Commission à ses 134^e et 135^e séances, le 6 avril 1973.

114. L'observateur de la Chambre de commerce internationale a mentionné un rapport que la CCI avait établi pour son congrès d'Istanbul en 1969. Il a exprimé l'espoir que tout cadre, directive ou règle qui pourrait être proposé serait conçu de manière à protéger les intérêts légitimes des entreprises.

115. La Commission, après en avoir délibéré, a constitué un groupe de rédaction composé des représentants de l'Australie, de l'Autriche, du Chili et du Nigéria qu'elle a chargé de préparer un projet de décision qui serait soumis à la Commission.

Décision de la Commission

116. A sa 140^e séance, le 11 avril 1973, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

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

« *Compte tenu de la résolution 2928 (XXVII) de l'Assemblée générale en date du 28 novembre 1972,*

« *Demande au Secrétaire général :*

« 1. D'établir un questionnaire en vue de rassembler des renseignements concernant les problèmes juridiques que posent les entreprises multinationales et les incidences de ces problèmes sur l'unification et l'harmonisation du droit commercial international et de l'adresser aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées, compte tenu des vues exprimées par les représentants lors de l'examen de la question;

« 2. De préparer à l'intention de la Commission un rapport contenant :

« a) Une analyse des réponses au questionnaire;

« b) Un relevé des études disponibles, y compris celles des organes et institutions des Nations Unies, qui mettent en évidence les problèmes que posent les opérations des sociétés multinationales dans le domaine du commerce international et qui pourraient être résolus grâce à des règles juridiques uniformes;

« c) Des suggestions quant au programme et aux méthodes de travail que la Commission devrait adopter pour poursuivre les travaux dans ce domaine;

« 3. De saisir la Commission de son rapport à une session ultérieure, qui serait déterminée en fonction du moment auquel les réponses au questionnaire parviendraient au secrétariat et où les études susmentionnées seront disponibles, et de présenter un rapport intérimaire à la septième session. »

Chapitre VIII. — Création d'une union pour le « jus commune » en matière de commerce international

117. A la deuxième session de la Commission, le représentant de la France a présenté une proposition visant à favoriser la ratification des conventions concernant le droit commercial international. Aux termes de cette proposition, les États, par voie d'une convention

générale, conviendraient d'accepter les règles établies par la Commission ou sous ses auspices et d'en faire le droit commun régissant le commerce international. Ces règles lieraient les États à moins qu'ils ne les récuseraient expressément³¹.

118. A cette session, la Commission a procédé à un examen préliminaire de la proposition et prié le représentant de la France de présenter un document de travail à ce sujet³². Comme il en avait été prié, le représentant de la France a présenté à la Commission, à sa troisième session, un document de travail dans lequel sa proposition était exposée de façon plus détaillée (UNCITRAL/III/CRP.3). La Commission a repris l'examen de la proposition et a décidé de reporter à sa quatrième session sa décision définitive³³.

119. A sa quatrième session, la Commission a examiné un document présenté par le représentant de la France et contenant un avant-projet de convention créant une union pour le *jus commune* en matière de commerce international; ce document contenait également un exposé des motifs justifiant la proposition (A/CN.9/60). Après un débat général sur ce sujet, la Commission a prié le Secrétaire général de communiquer ce document aux membres de la Commission et de les inviter à faire connaître leurs commentaires et observations; elle a décidé d'inscrire la question à l'ordre du jour de sa sixième session³⁴.

120. A la présente session, la Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général (A/CN.9/81) présentant une analyse des commentaires et observations des gouvernements sur la proposition de la délégation française et reproduisant en annexe le texte de ces commentaires et observations. La Commission était saisie aussi du document qui avait été soumis par le représentant de la France à sa quatrième session et qui contenait le texte d'un projet de convention portant création d'une union pour le *jus commune* en matière de commerce international (A/CN.9/60)³⁵.

121. En présentant sa proposition, le représentant de la France a expliqué que son objet pratique était de chercher à assurer une certitude et une sécurité dans les opérations de commerce international en indiquant clairement quels étaient le droit applicable et les dispositions particulières de ce droit. Les progrès en cette matière étaient contrariés par le fait que les États manquent fréquemment de ratifier les conventions inter-

³¹ 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)*, par. 168 à 172 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. II, par. 168 à 172*).

³² *Ibid.*, par. 176.

³³ *Ibid.*, vingt-cinquième session, *Supplément n° 17 (A/8017)*, par. 217 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, chap. III, par. 217*).

³⁴ *Ibid.*, vingt-sixième session, *Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 155, (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, chap. II, par. 155*).

³⁵ La Commission a examiné la question à ses 136^e et 137^e séances, le 9 avril 1973, et à ses 140^e et 141^e séances, le 11 avril 1973.

nationales qui s'efforcent d'assurer un certain degré d'unification et d'harmonisation du droit commercial international ou qu'ils n'y adhèrent pas. Selon le représentant de la France, il ne suffit pas que la communauté internationale continue à élaborer des conventions relatives au droit commercial international; elle doit aussi s'efforcer d'établir un régime qui permettrait à ces conventions d'entrer en vigueur. Une telle tâche entre manifestement dans le cadre du mandat de la CNUDCI.

122. Le représentant de la France a mentionné aussi que la proposition tendant à la création d'une union pour le *jus commune* avait pour objectif immédiat de persuader le plus grand nombre possible d'États d'accepter l'idée que les opérations commerciales internationales doivent être régies par un corps unique de droit uniforme. Le rôle de l'union internationale envisagée en ce qui concerne ce droit uniforme ne comporterait aucune atteinte à la souveraineté nationale. Les termes de l'article X de l'avant-projet de convention créant une union pour le *jus commune* respectent entièrement la souveraineté des États étant donné que ceux-ci pourraient, en vertu de cet article, déclarer à tout moment qu'ils n'appliqueront pas, sur leur territoire, telle ou telle règle déclarée *jus commune*.

123. Toutefois le représentant de la France a signalé que sa délégation, après avoir consulté les membres du Conseil de l'Europe, avait décidé que le moment n'était peut-être pas venu de créer une union pour le *jus commune* comme elle l'avait suggéré antérieurement et qu'il faudrait peut-être considérer la proposition comme un objectif à viser dans l'avenir. Entre-temps, il faudrait trouver un système moins ambitieux pour accélérer le processus de ratification des conventions.

124. Le représentant de la France a déclaré qu'un système analogue à celui adopté par l'Organisation internationale du Travail pourrait être une solution acceptable. Selon ce système, les États membres de l'Organisation étaient tenus d'examiner la ratification des conventions du travail dans un délai déterminé. Des rapports périodiques étaient communiqués sur l'état d'avancement de la ratification par les différents États. Une autre solution possible serait un système en vertu duquel un État signataire serait prié de suivre de près la situation d'une convention particulière et les progrès accomplis vers sa ratification. Étant donné les différentes solutions possibles au problème de la lenteur de la ratification des conventions, le représentant de la France a proposé que la Commission constitue un groupe de travail en vue d'étudier les raisons pour lesquelles les États ne mettent pas en vigueur les conventions concernant le droit commercial international, et de faire des recommandations au sujet des mesures qui pourraient être prises pour accélérer le processus d'adhésion à ces conventions.

125. De nombreux représentants ont félicité le représentant de la France pour l'initiative qu'il avait prise dans cet important domaine et ont déclaré estimer comme lui que la situation actuelle était loin d'être satisfaisante. D'une manière générale, il a été admis qu'il était du ressort de la Commission d'examiner les voies et moyens d'accélérer l'entrée en vigueur des conventions relatives au droit commercial international.

126. La plupart des représentants ont toutefois été d'avis que, malgré l'attrait certain de cette proposition, la création d'une union pour le *jus commune* soulèverait à l'heure actuelle des problèmes constitutionnels et administratifs dans de nombreux États. Ces représentants ont, par conséquent, noté avec satisfaction que le représentant de la France était disposé à modifier sa proposition.

127. Plusieurs représentants ont aussi estimé qu'il serait prématuré de constituer un groupe de travail sur le thème suggéré par le représentant de la France. A leur avis, il serait plus avantageux de prier le secrétariat de la Commission de présenter, à une session ultérieure, un rapport sur la question, dans lequel seraient étudiées les causes des délais dans l'adhésion aux conventions sur le droit international et où seraient recommandées des mesures permettant d'éliminer ces causes. On a proposé aussi que cette question soit inscrite périodiquement à l'ordre du jour de la Commission (par exemple tous les trois ans) pour examen critique par la Commission.

128. Plusieurs représentants ont appuyé la proposition tendant à constituer un groupe de travail restreint chargé de préparer le rapport envisagé.

129. Certains représentants ont exprimé l'avis que la constitution d'un groupe de travail tout comme la préparation d'un rapport par le secrétariat seraient prématurées. De l'avis de ces représentants, il n'était pas nécessaire de rechercher les raisons pour lesquelles les conventions établies ne bénéficiaient pas de l'adhésion d'un assez grand nombre d'États, car la Commission elle-même s'efforçait d'éliminer ces raisons en procédant à la révision des règles incorporées dans les conventions. Par ailleurs, si l'étude du groupe de travail ou du secrétariat devait être axée sur les conventions élaborées à l'avenir par la Commission, cette étude préjugerait le sort de ces conventions, dont aucune n'a été jusqu'à présent définitivement conclue. Certains représentants ont signalé en outre qu'il ne serait pas indiqué d'entreprendre un programme général pour favoriser l'adhésion aux conventions internationales déjà établies, car beaucoup d'États n'avaient pas eu la possibilité de participer à l'élaboration de la plupart d'entre elles.

130. Un représentant a dit que, le secrétariat de la Commission ayant beaucoup de travail, la Commission devrait nommer un représentant de ses membres comme rapporteur spécial pour établir l'étude demandée. Un autre représentant a été d'avis que la question des moyens de favoriser l'adhésion aux conventions internationales relevait du droit public international. Par conséquent, il convenait tout d'abord de consulter la Commission du droit international, qui s'occupait de la question, pour s'assurer que la création d'un groupe de travail n'empiétait pas sur sa compétence.

131. Un représentant a dit en outre qu'il ne suffisait pas d'établir des règles uniformes pour les questions relatives au droit commercial international, mais qu'il convenait aussi de prendre des dispositions pour assurer l'interprétation cohérente de ces règles. A cette fin, il a suggéré d'insérer dans l'avant-projet de conven-

tion sur la création d'une union pour le *jus commune*, une disposition tendant à établir un tribunal international permanent de commerce.

Décision de la Commission

132. A sa 141^e séance, le 11 avril 1973, après avoir examiné diverses propositions, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

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

« 1. *Décide* de maintenir à son ordre du jour la question de la ratification des conventions dans le domaine du droit commercial international ou de l'adhésion à ces conventions par le plus grand nombre d'États possible ;

« 2. *Prie* le Secrétaire général d'établir, le cas échéant avec l'aide de représentants de la Commission, un rapport examinant les causes du retard dans la ratification de ces conventions internationales ou dans l'adhésion à ces instruments, en se fondant sur les études faites et l'expérience acquise par d'autres organes ou institutions spécialisées des Nations Unies, et notamment l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation mondiale de la santé, l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, et de présenter ce rapport à la Commission, dans toute la mesure possible, à sa septième session ;

« 3. *Décide* de réexaminer, si le temps le permet, à sa septième session et compte tenu du rapport du Secrétaire général, l'opportunité de créer un petit groupe de travail qui serait chargé de formuler, aux fins d'examen par la Commission à une session ultérieure, des propositions concernant les moyens d'accélérer la ratification des conventions dans le domaine du droit commercial international ou l'adhésion à ces conventions. »

Chapitre IX. — Travaux futurs : méthodes de travail

A. — RÉSOLUTION 2928 (XXVII) DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE RELATIVE AU RAPPORT DE LA COMMISSION SUR LES TRAVAUX DE SA CINQUIÈME SESSION

133. Le Président de la cinquième session de la Commission, qui avait présenté le rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session à la Sixième Commission lors de la vingt-septième session de l'Assemblée générale, a fait rapport sur la suite donnée par l'Assemblée générale au rapport de la Commission.

B. — RÉSOLUTION 2929 (XXVII) DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE RELATIVE À LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LA PRESCRIPTION EN MATIÈRE DE VENTE INTERNATIONALE D'OBJETS MOBILIERS CORPORELS

134. La Commission a pris note de cette résolution, aux termes de laquelle l'Assemblée générale a décidé de convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires en 1974, et de lui renvoyer le projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, avec le commentaire y relatif, ainsi que la compilation analytique des observations et des propositions que le Secrétaire général devait établir en application de la décision de la Commission ³⁶.

C. — MESSAGE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES AUX CONSEILS, COMMISSIONS ET COMITÉS DES NATIONS UNIES

135. A la 126^e séance de la Commission, le 2 avril 1973, le Secrétaire de la Commission a donné lecture d'un message du Secrétaire général. Dans ce message, le Secrétaire général estimait que les difficultés financières persistantes de l'Organisation rendaient inévitables des mesures de restrictions budgétaires. Pour cette raison, il fallait s'assurer le concours sans réserve du Secrétariat et des divers organismes des Nations Unies qui prenaient l'initiative de nouveaux programmes et de nouvelles activités. Le Secrétaire général n'entendait pas dire que tout nouveau programme et toute nouvelle activité étaient exclus, mais il invitait ces organismes à entreprendre de nouveaux programmes avec le personnel existant soit que celui-ci se trouve libéré du fait de l'achèvement de tâches antérieures, soit que l'on donne une priorité moindre à certaines activités en cours.

136. La Commission a pris note du message du Secrétaire général et a tenu compte de ses observations dans ses plans concernant les travaux futurs.

D. — DATE ET LIEU DES SESSIONS DE LA COMMISSION ET DE SES GROUPES DE TRAVAIL; CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LA PRESCRIPTION EN MATIÈRE DE VENTE INTERNATIONALE D'OBJETS MOBILIERS CORPORELS

137. La Commission, après avoir entendu une déclaration sur les incidences financières des décisions qu'elle pourrait prendre, a décidé de tenir sa septième session au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York du 10 au 14 juin 1974.

138. Les dates des sessions des groupes de travail de la Commission ont été fixées comme suit :

a) Deuxième session du Groupe de travail des effets de commerce internationaux, New York, 7-18 janvier 1974;

³⁶ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717), par. 20 (Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, chap. II, par. 20).

dans le programme de travail de la Commission. D'autres représentants s'y sont opposés pour le motif qu'ils n'avaient pas encore eu l'occasion d'étudier le projet. Selon ces représentants, la Commission devrait d'abord examiner la question de savoir si le projet de loi uniforme entrerait dans le cadre de la vente internationale d'objets mobiliers corporels et, dans l'affirmative, quelle priorité il convenait de lui donner dans le programme de travail de la Commission.

Décision de la Commission

148. A sa 142^e séance, le 13 avril 1973, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

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

« 1. *Prend note* de la lettre, datée du 10 mars 1973, du Président de l'Institut international pour l'unification du droit privé, communiquant à la Commis-

sion le texte d'un « projet de loi pour l'unification de certaines règles relatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels » et invitant la Commission à inscrire l'examen de ce projet à son ordre du jour;

« 2. *Prie* le Secrétaire général de communiquer le projet aux membres de la Commission;

« 3. *Décide* d'examiner à sa septième session quelles autres mesures il conviendrait de prendre en la matière. »

ANNEXE

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

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Formation et assistance en matière de droit commercial international : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/80
Création d'une union pour le <i>jus commune</i> en matière de commerce international; analyse des commentaires et observations des gouvernements : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/81
Sociétés multinationales : note du Secrétaire général . . .	A/CN.9/83
Ordre du jour provisoire et annotations; calendrier provisoire des séances : note du Secrétaire général	A/CN.9/84
Règles uniformes relatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels : note du Secrétaire général	A/CN.9/L.24
Projet de rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session; 2-13 avril 1973	A/CN.9/CRP.1 à 9
Liste des délégations	A/CN.9/INF.5
Comptes rendus analytiques des séances de la sixième session de la Commission	A/CN.9/SR.126 à 142

I. — VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

A. — Règles uniformes concernant les dispositions de fond du droit

1. *Note du Secrétaire général : analyse des observations et propositions relatives aux articles 56 à 70 de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI) [A/CN.9/WG.2/WP.15*]*

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-5
ANALYSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS	6-40
Article 56	6-8
Article 57	9-17
Article 58	18-20
Article 59	21-23
Article 60	24-26
Articles 61 à 64	27-32
Articles 65 à 67	33-34
Article 68	35-36
Article 69	37-38
Article 70	39-40

Introduction

1. A sa troisième session, le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels de la CNUDCI a décidé « qu'il poursuivrait à sa prochaine session l'examen des articles figurant à l'ordre du jour de sa troisième session sur lesquels il n'avait pas été pris de décision définitive et qu'il examinerait également les articles 56 à 70 »¹. Il a également décidé « qu'il tiendrait une séance pendant la cinquième session de la Commission afin d'examiner les date et lieu de sa prochaine session ainsi que les travaux préparatoires à effectuer pour cette session »².

2. Conformément à cette décision, le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels s'est réuni au cours de la cinquième session de la Commission et il a pris, entre autres décisions, celle de prier les représentants de certains de ses membres

d'examiner les articles 56 à 70 de la LUVI et de communiquer les résultats de cet examen au Secrétariat. Les articles 56 à 70 ont été répartis de la manière suivante :

Articles 56 à 60 : URSS, avec la collaboration de l'Autriche, du Ghana, de l'Iran, du Mexique et du Royaume-Uni;

Articles 61 à 64 : Royaume-Uni, avec la collaboration de l'Autriche, du Brésil, de l'Iran, de la Tunisie et de l'URSS;

Articles 65 à 68 : Japon, avec la collaboration des États-Unis, de la France, de la Hongrie, de l'Inde et du Kenya;

Articles 69 et 70 : France, avec la collaboration des États-Unis, de la Hongrie, de l'Inde et du Japon.

3. Le Secrétariat a reçu sur les articles 56 à 70 de la LUVI les rapports énumérés ci-après, qui ont été publiés sous la cote A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1.

Sur les articles 56 à 60 :

a) Observations et propositions du représentant de l'URSS (annexe I);

¹ A/CN.9/62, par. 15; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A, 5.

² *Ibid.*, par. 17.

b) Observations et propositions du représentant du Ghana (annexe II);

c) Observations et propositions du représentant du Mexique (annexe III);

d) Observations et propositions du représentant du Royaume-Uni (annexe IV).

Sur les articles 61 à 64 :

e) Observations et propositions des représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni (annexe V).

Sur les articles 65 à 68 :

f) Proposition du représentant du Japon relative à l'article 68 (annexe VI);

g) Observations du représentant de la Hongrie sur la proposition du représentant du Japon relative à l'article 68 (annexe VII).

Sur les articles 69 et 70 :

h) Observations et propositions du représentant de la France (annexe VIII).

4. Conformément à la décision du Groupe de travail, le Secrétariat a communiqué chacun de ces rapports aux représentants des autres membres du Groupe de travail pour qu'ils puissent formuler des observations. Aucune observation ne lui a été adressée.

5. La présente analyse regroupe les propositions et observations ayant trait à un même point qui figurent dans différents rapports. Elle contient également les observations relatives aux articles 56 à 70 qui ont déjà paru dans d'autres documents de la Commission.

Analyse des observations et propositions

ARTICLE 56

6. L'article 56 de la LUVI dispose :

« L'acheteur s'oblige à payer le prix et à prendre livraison de la chose dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi. »

7. Conformément à la demande du Groupe de travail, les représentants de l'URSS, du Ghana, du Mexique et du Royaume-Uni ont examiné cet article; aucune modification n'a été proposée.

7. A la deuxième session de la Commission, le représentant de la Tchécoslovaquie avait déclaré que la disposition de l'article 56, relative aux obligations de l'acheteur, n'était pas complète et il avait exprimé l'avis qu'il serait utile de réglementer de façon plus détaillée l'obligation qu'a le créancier de coopérer à la réalisation de l'opération³.

³ A/7618, annexe I, par. 91, *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, II, A. Voir également A/CN.9/31, par. 124; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, troisième partie, I, A, 1.

ARTICLE 57

9. L'article 57 de la LUVI dispose :

« Lorsque la vente est conclue sans que le prix ait été déterminé par le contrat, directement ou par référence, l'acheteur est tenu de payer le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat. »

10. Cet article règle la détermination du prix lorsque celui-ci n'est pas indiqué au contrat, ni directement ni par référence. Il est dit, dans le commentaire de la LUVI, qu'un tel silence n'est pas exceptionnel et qu'il est même courant dans certains domaines où les vendeurs publient et distribuent des catalogues et où les bulletins de commande ne répètent pas les prix⁴. Cet article a fait l'objet de nombreuses observations, qui toutes portent essentiellement sur les deux points suivants : a) la validité des contrats dans lesquels le prix n'est pas déterminé et b) le bien-fondé de la formule « le prix habituellement pratiqué ».

11. Le représentant de l'URSS a fait observer que, selon la législation de nombreux pays, le prix était un élément essentiel du contrat de vente, le contrat étant nul si aucun prix n'était stipulé. Il a fait valoir que la loi uniforme ne devrait pas prévoir la possibilité de conclure un contrat sans que le prix ou les moyens de le déterminer aient été indiqués, et il a donc proposé que cet article soit supprimé⁵. Le représentant de la Hongrie avait formulé des objections semblables à la deuxième session de la Commission et il avait déclaré qu'à son avis la seule exception à la règle selon laquelle le prix était un élément essentiel du contrat était le cas où, le contrat ne fixant pas le prix, celui-ci pouvait être déduit d'un contrat antérieur conclu entre les mêmes parties pour une même chose⁶.

12. Dans ses observations, le représentant du Ghana a appuyé l'opinion exprimée par le représentant de l'URSS, sauf pour ce qui était de la suppression de cet article. Selon lui, il était nécessaire de disposer d'un texte permettant de régler le sort des contrats de vente conclus pour ce qui est de tous les éléments importants sauf le prix. Il a proposé le texte suivant :

« Une partie ne pourra exiger de l'autre l'exécution du contrat en vertu de la présente loi si le prix n'est pas déterminé par le contrat, directement ou par référence expresse ou tacite, sauf volonté contraire des parties expresse ou tacite⁷. »

13. Contrairement aux opinions exposées dans les paragraphes 10 à 12, le représentant du Royaume-Uni a estimé qu'il fallait conserver le texte actuel de l'article 57⁸. Il a fait observer que l'article 57 était expres-

⁴ Commentaire de M. André Tunc sur les Conventions de La Haye du 1^{er} juillet 1964, p. 69.

⁵ Annexe I.

⁶ A/7618, annexe I, par. 92 et 93; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, II, A. Voir également A/CN.9/31, par. 126; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, troisième partie, II, A.

⁷ Annexe II.

⁸ Annexe IV.

sément limité aux cas où le contrat avait effectivement été conclu. Qu'un contrat fût conclu sans aucune stipulation de prix était assurément un cas exceptionnel, mais il était nécessaire qu'une disposition réglât cette éventualité.

14. Comme on l'a indiqué au paragraphe 10, l'autre question sur laquelle ont porté essentiellement les observations a été de savoir si l'expression « le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat » était suffisamment précise pour permettre de déterminer le prix lorsqu'il ne l'était pas par le contrat.

15. Selon le représentant de l'URSS, qui estimait par ailleurs que cet article devait être supprimé (voir par. 11), cette formule était à rejeter parce qu'il était difficile d'établir avec certitude le prix « habituellement pratiqué » par le vendeur et également parce que le prix dépendait souvent de toutes sortes de facteurs⁹. Le représentant du Ghana a formulé les mêmes objections¹⁰. En revanche, le représentant du Royaume-Uni a estimé qu'il n'était pas nécessaire de modifier le texte de l'article 57. Lorsque le contrat n'indiquait pas le prix, le prix précédemment fixé par les parties (en vertu de l'article 9 sur les relations d'affaires établies) serait considéré comme le prix convenu; à défaut d'habitudes établies entre les parties, le prix serait celui qui était habituellement pratiqué par le vendeur à l'égard de tiers¹¹.

16. Dans les observations qu'elle avait précédemment présentées à la Commission, l'Autriche avait également critiqué l'article 57. Elle avait été d'avis que cette disposition obligerait l'acheteur à payer le prix généralement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat même s'il n'en avait pas connaissance et si le prix de la chose était beaucoup plus élevé que celui habituellement demandé pour des choses de même nature. L'Autriche avait également fait valoir que cette formule ne permettait pas de résoudre le cas extrêmement courant où il n'existait pas de prix habituellement pratiqués par le vendeur¹². Le représentant du Mexique a également mentionné cette situation et, en vue de remédier au silence de la loi, a proposé d'ajouter le membre de phrase suivant à la fin du texte actuel de l'article :

« ... ou, en l'absence d'un tel prix, le prix pratiqué sur le marché lors de la conclusion du contrat »¹³.

17. Outre les observations concernant le texte actuel de l'article 57 dont il vient d'être question, le représentant du Mexique a également formulé une proposition tendant à ajouter deux paragraphes à cet

article. L'un aurait trait au lieu et à la méthode de paiement et l'autre à la monnaie dans laquelle le prix doit être payé. Ces dispositions, qui constitueraient les paragraphes 1 et 3 de l'article 57, se lisent comme suit :

« 1. Le paiement du prix consiste dans la délivrance au vendeur ou à toute autre personne indiquée par le vendeur des sommes ou documents prévus dans le contrat.

« 2. ...

« 3. A défaut de stipulation du contrat ou d'usage en sens contraire, le prix est payé dans la monnaie du pays du vendeur¹⁴. »

ARTICLE 58

18. L'article 58 de la LUVI dispose :

« Lorsque le prix est fixé d'après le poids de la chose, c'est le poids net qui, en cas de doute, détermine ce prix. »

19. Selon le représentant de l'URSS, il serait souhaitable de remplacer les mots « en cas de doute » par « sauf volonté contraire des parties »¹⁵. Le représentant du Ghana a formulé une proposition analogue, faisant valoir que les cas dans lesquels il y avait « doute » pourraient être difficiles à déterminer¹⁶.

20. Le représentant du Mexique a estimé qu'il conviendrait de compléter la disposition concernant la monnaie de paiement qu'il proposait d'ajouter à l'article 57 (voir par. 17) dans un nouveau paragraphe 3 en ajoutant à l'article 58 un nouveau paragraphe 1 qui se lirait comme suit :

« 1. En cas de doute sur la monnaie stipulée dans le contrat pour le paiement du prix, on est réputé s'être référé à la monnaie du pays du vendeur. »

Le texte actuel de l'article 57 deviendrait le paragraphe 2 de cet article¹⁷.

ARTICLE 59

21. L'article 59 de la LUVI dispose :

« 1. L'acheteur doit payer le prix au vendeur à son établissement ou, à défaut, à sa résidence habituelle; lorsque le paiement doit être fait contre remise de la chose ou des documents, il doit être effectué au lieu de cette remise.

« 2. Lorsque, par suite d'un changement d'établissement ou de résidence habituelle du vendeur après la conclusion du contrat, les frais de paiement sont augmentés, le vendeur doit supporter cette augmentation. »

22. Les représentants du Ghana et du Mexique ont présenté des observations sur cet article. Ils ont tous deux été d'avis que la formule actuelle convenait mal

⁹ Annexe I.

¹⁰ Annexe II.

¹¹ Annexe IV.

¹² A/CN.9/11, p. 9 et 10. Voir également A/CN.9/31, par. 125; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, troisième partie, I, A, 1*. Cette situation est également mentionnée dans le commentaire de la loi uniforme. Selon le commentaire, il faut admettre dans un tel cas que le contrat de vente n'a pas pu se former. Voir *op. cit. supra note 4*, p. 69 à 71.

¹³ Annexe III.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Annexe I.

¹⁶ Annexe II.

¹⁷ Annexe III.

lorsqu'il existait des dispositions de contrôle des changes dans le pays de l'une des parties. Ainsi, le représentant du Ghana a fait valoir que, s'il existait des dispositions de contrôle des changes dans le pays de l'acheteur, celui-ci pourrait se trouver dans l'impossibilité de payer le vendeur à son établissement, alors que, si ces dispositions existaient dans le pays du vendeur, celui-ci pourrait préférer être payé dans un pays dont la monnaie serait convertible, c'est-à-dire dans un pays autre que le sien. Le représentant du Ghana a donc proposé que, pour permettre aux parties de convenir librement du lieu du paiement, on fasse précéder le paragraphe 1 de l'article 59 des mots « sauf volonté contraire des parties »¹⁸.

23. Pour les mêmes raisons, le représentant du Mexique a proposé d'ajouter à l'article 59 un nouveau paragraphe 3 qui se lirait comme suit :

« 3. L'acheteur est tenu d'accomplir toutes les formalités prévues par sa législation nationale nécessaires pour permettre au vendeur de recevoir le prix comme prévu dans le contrat¹⁹. »

ARTICLE 60

24. L'article 60 dispose :

« Lorsque la date de paiement a été fixée par les parties ou résulte des usages, l'acheteur est tenu de payer le prix à cette date sans qu'il soit besoin d'aucune formalité. »

25. Le représentant du Mexique a été d'avis que cet article était inutile car les règles qu'il établissait étaient déjà contenues dans les articles 1 et 9²⁰.

26. Le représentant de l'URSS a proposé de supprimer les mots « sans qu'il soit besoin d'aucune formalité » dont le sens n'était pas clair, et de modifier le texte de cet article en s'inspirant de celui de l'article 22, révisé par le Groupe de travail à sa troisième session²¹. Le représentant du Ghana a appuyé cette proposition²². Le représentant du Royaume-Uni a également recommandé de supprimer les mots en question²³.

ARTICLES 61 à 64

27. Les articles 61 à 64 de la LUVI disposent :

« Article 61

« 1. Si l'acheteur ne paie pas le prix dans les conditions fixées par le contrat et par la présente loi, le vendeur est en droit d'exiger de lui l'exécution de son obligation.

« 2. Le vendeur ne peut pas exiger de l'acheteur le paiement du prix lorsqu'une vente compensatoire

est conforme aux usages et raisonnablement possible. Dans ce cas le contrat est résolu de plein droit dès le moment où cette vente doit être réalisée.

« Article 62

« 1. Lorsque le défaut de paiement du prix à la date déterminée constitue une contravention essentielle au contrat, le vendeur peut, soit exiger de l'acheteur le paiement du prix, soit déclarer la résolution du contrat. Il doit faire connaître sa décision dans un délai raisonnable; sinon le contrat est résolu de plein droit.

« 2. Lorsque le défaut de paiement du prix à la date déterminée ne constitue pas une contravention essentielle au contrat le vendeur peut accorder à l'acheteur un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Si l'acheteur ne paie pas le prix à l'expiration du délai supplémentaire, le vendeur peut à son choix exiger le paiement du prix ou, dans un bref délai, déclarer la résolution du contrat.

« Article 63

« 1. En cas de résolution pour défaut de paiement, le vendeur est en droit de demander les dommages-intérêts prévus aux articles 84 à 87.

« 2. Lorsque le contrat n'est pas résolu, le vendeur est en droit de demander les dommages-intérêts prévus aux articles 82 et 83.

« Article 64

« En aucun cas, l'acheteur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce pour le paiement du prix. »

28. Les représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni ont estimé que les articles 61 à 64 devraient être harmonisés avec les articles 24 et suivants, tels qu'ils ont été révisés par le Groupe de travail à sa troisième session. Cette révision exigerait notamment le remplacement de la « résolution de plein droit » par un autre système de sanctions des contraventions au contrat²⁴.

29. Le représentant du Royaume-Uni a en outre signalé, au sujet de l'article 61, qu'il serait parfois très difficile en pratique de savoir si « une vente compensatoire est conforme aux usages et raisonnablement possible ». Il pourrait donc être difficile dans certaines situations de décider quelles seraient les sanctions à la disposition du vendeur²⁵.

30. Il convient de rappeler, au sujet de la proposition dont il est question au paragraphe 28, que la Norvège, dans les observations qu'elle a formulées à un stade antérieur de la révision de la LUVI, a également exprimé l'avis que les sanctions offertes au vendeur par l'article 62 devraient être harmonisées avec celles dont disposait l'acheteur. Elle proposait d'introduire dans cet article une disposition analogue à celle du paragraphe 2 de l'article 26 de la LUVI, en vertu de laquelle l'acheteur bénéficiait d'un droit d'interpellation, et qui

¹⁸ Annexe II.

¹⁹ Annexe III.

²⁰ Annexe III.

²¹ Annexe I.

²² Annexe II.

²³ Annexe IV.

²⁴ Annexe V, par. 1 et 3.

²⁵ *Ibid.*, par. 4.

permettrait au vendeur d'exiger de l'acheteur qu'il lui notifiât sa décision. Elle proposait également d'introduire une autre disposition, analogue à celle du paragraphe 3 de l'article 26, aux termes de laquelle le vendeur serait tenu d'informer l'acheteur de sa décision si, le paiement ayant été effectué après la date déterminée, il désirait néanmoins déclarer la résolution du contrat²⁶. Le fait que l'article 62 ne contient aucune disposition de ce genre a également été mentionné dans le commentaire de la LUVI. Il est dit dans ce document que le silence de l'article 62 sur ce point « s'explique par le fait qu'un paiement peut normalement s'effectuer beaucoup plus vite que la délivrance d'une marchandise ou d'une chose. Pourtant, ces dispositions réciproques peuvent éventuellement être sous-entendues²⁷. »

31. En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 62, la Norvège avait proposé que, dans le cas où le prix n'aurait pas été payé et où la délivrance n'aurait pas eu lieu, le droit pour le vendeur de déclarer la résolution du contrat fût sauvegardé tant que durerait le retard²⁸.

32. La Norvège²⁹ et la Suède³⁰ ont fait des observations concernant la révision des dispositions relatives à la résolution de plein droit du contrat. Il convient, toutefois, de rappeler qu'à sa troisième session le Groupe de travail est convenu que la résolution de plein droit n'était pas à maintenir parmi les sanctions prévues par la loi uniforme³¹.

ARTICLES 65 à 67

33. Les articles 65 à 67 de la LUVI disposent :

« Article 65

« La prise de livraison consiste pour l'acheteur à accomplir les actes nécessaires pour que la remise de la chose soit possible et à la retirer.

« Article 66

« 1. Lorsque l'inexécution par l'acheteur de son obligation de prendre livraison de la chose dans les conditions fixées au contrat constitue une contravention essentielle ou donne au vendeur de justes sujets de craindre que le prix ne soit pas payé, le vendeur peut déclarer la résolution du contrat.

« 2. Lorsque le défaut de prise de livraison ne

constitue pas une contravention essentielle au contrat, le vendeur peut accorder à l'acheteur un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Si l'acheteur ne prend pas livraison de la chose à l'expiration du délai supplémentaire, le vendeur peut, dans un bref délai, déclarer la résolution du contrat.

« Article 67

« 1. Si le contrat réserve à l'acheteur le droit de déterminer ultérieurement la forme, le mesurage ou d'autres modalités de la chose (vente à spécification), et que 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 soit déclarer la résolution du contrat dans un bref délai, soit procéder lui-même à la spécification d'après les besoins de l'acheteur tels qu'il les connaît.

« 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. »

34. Aucune observation n'a été faite concernant ces articles.

ARTICLE 68

35. L'article 68 de la LUVI dispose :

« Article 68

« 1. En cas de résolution pour défaut de prise de livraison ou défaut de spécification, le vendeur est en droit de demander les dommages-intérêts prévus aux articles 84 à 87.

« 2. Lorsque le contrat n'est pas résolu, le vendeur est en droit de demander les dommages-intérêts prévus à l'article 82. »

36. Les représentants du Japon³² et de la Hongrie³³ ont proposé de remplacer, dans la version anglaise du paragraphe 1 de l'article 68, le mot « *accept* » par le mot « *take* » (sans objet en français).

ARTICLE 69

37. L'article 69 de la LUVI dispose :

« Article 69

« L'acheteur doit prendre les mesures prévues par le contrat, par les usages ou par la réglementation en vigueur, en vue de préparer ou garantir le paiement du prix, telles que l'acceptation d'une lettre de change, l'ouverture d'un crédit documentaire, ou la dation d'une caution bancaire. »

38. Le représentant de la France a rappelé les observations du représentant du Japon, reproduites au

²⁶ A/CN.9/11, p. 27. Voir également A/CN.9/31, par. 127; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, troisième partie, I, A, 1.*

²⁷ *Op. cit. supra* 4, p. 75.

²⁸ A/CN.9/11, p. 28. Voir également A/CN.9/31, par. 128; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, troisième partie, I, A, 1.*

²⁹ *Ibid.*, par. 127.

³⁰ A/CN.9/11, Add.5, p. 5. Voir également A/CN.9/31, par. 129 (voir note 28 ci-dessus).

³¹ A/CN.9/62/Add.1, par. 31; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A, 5, annexe II.* Voir par. 28 ci-dessus.

³² Annexe VI.

³³ Annexe VII.

paragraphe 94 de l'annexe I du document A/7618³⁴, selon lesquelles les dispositions de cet article ne prévoyaient pas le cas des nombreux différends qui pouvaient s'élever entre acheteurs et vendeurs au sujet des crédits documentaires. Cependant, selon le représentant de la France, une telle disposition alourdirait le texte³⁵.

ARTICLE 70

39. L'article 70 de la LUVI dispose :

« I. Si l'acheteur n'exécute pas une obligation quelconque autre que celles visées aux Sections I et II de ce chapitre, le vendeur peut :

« a) Si le défaut constitue une contravention essentielle au contrat, déclarer la résolution de

celui-ci, pourvu qu'il le fasse dans un bref délai, et obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 84 à 87;

« b) Dans les autres cas, obtenir les dommages-intérêts prévus à l'article 82.

« 2. Le vendeur peut aussi exiger de l'acheteur l'exécution de son obligation, à moins que le contrat ne soit résolu. »

40. Le représentant de la France a proposé que l'article 70 reçoive la même rédaction définitive que l'article 55³⁶. Cette proposition s'inspirait des observations de l'Autriche, qui estimait que le vendeur devrait disposer d'un laps de temps plus long pour déclarer la résolution du contrat et qui faisait valoir que les dispositions de l'article 55 étaient identiques à celles de l'article 70³⁷.

³⁴ Voir également A/CN.9/31, par. 130; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. I : 1968-1970, troisième partie, I, A, 1.

³⁵ Annexe VIII.

³⁶ A/CN.9/11, p. 10.

³⁷ Annexe VIII.

2. Rapport du Secrétaire général : obligations du vendeur dans une vente internationale d'objets mobiliers corporels; état des travaux effectués par le Groupe de travail et solutions proposées pour les problèmes restant à résoudre (A/CN.9/WG.2/WP.16*)

TABLE DES MATIÈRES

Paragraphes	Paragraphes		
INTRODUCTION	1-4	<i>Section III. — Conformité de la chose [et obligations connexes du vendeur]</i>	58-110
CHAPITRE III — OBLIGATIONS DU VENDEUR		Article 33 (WG.III) [S.7]	58-61
Article 18 (LUVI) [S.1]	5-6	Suppression de l'article 34 de la LUVI	62-64
<i>Section I. — Délivrance de la chose</i>	7-26	Article 35 (WG.III) [S.8]	65-72
Article 19 (WG.III) [S.2]	7-14	Article 36 (LUVI) [S.9]	73-77
Article 20 (WG.III) [S.3]	15-16	Article 37 (WG.III) [S.10]	78
Article 21 (WG.III) [S.4]	17-18	Article 38 (WG.III) [S.11]	79-83
Article 22 (WG.III) [S.5]	19-20	Article 39 (WG.III) [S.12]	84-91
Article 23 (LUVI 50, avec les modifications proposées par le Japon) [S.6]	21-26	Article 40 (LUVI) [S.13]	92
<i>Section II. — Sanctions de l'inexécution des obligations du vendeur concernant la date et le lieu de la délivrance</i>	27-57	Note : emplacement des dispositions de fond sur le transfert de la propriété; possibilité de poursuivre plus avant le regroupement des dispositions de la LUVI relatives aux sanctions	93-102
Note d'introduction : fusion des dispositions relatives aux sanctions concernant la date et le lieu de la délivrance	27-29	Article 52 (modifié de manière à exprimer sous une forme affirmative l'obligation de fond du vendeur) [S.14]	103-110
Article 24 (WG.III)	30-33	<i>Section IV. — Sanctions de l'inexécution des obligations du vendeur quant à la conformité de la chose, au transfert de la propriété et autres questions connexes</i>	111-177
Article 25 (WG.III)	34-42	Note d'introduction	111-112
Demande d'exécution; harmonisation des sanctions du défaut de conformité	43-51	Article 41 (WG.III) [R.1]	113-116
Article 26 (WG.III)	52-54	Article 42 (WG.III) [R.2]	117-127
Article 27 (WG.III)	55-56	Article 43 (WG.III, variante C modifiée, amalgame des articles 43 et 44 de la LUVI) [R.3]	128-142
[Articles 28 à 32 de la LUVI : supprimés par le Groupe de travail]	57	Article 45 (LUVI) [R.4]	143-145

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>		<i>Paragraphes</i>
Article 46 (LUVI) [R.5]	146-152	Article 42 (R.2)	165
Article 47 (LUVI) [R.6]	153-155	Article 43 (R.3)	166-170
Article 48 (LUVI) [R.7]	156-157	Article 44 (R.4)	171
Refonte des dispositions relatives aux sanctions dont l'acheteur dispose dans les différents cas de contravention au contrat par le vendeur .	158-162	Article 45 (R.5)	172-173
Projets d'articles représentant une tentative d'éta- blissement d'un régime unifié de sanctions appli- cable à tous les types de contraventions au contrat de vente par le vendeur	163-176	Article 46 (R.6)	174
Article 41 (R.1)	163-164	Article 47 (R.7)	175
		Article 48	176
		Résumé des arguments qui militent en faveur de l'unification des dispositions de la LUVI rela- tives aux sanctions	177

Introduction

1. A sa troisième session (Genève, janvier 1972), le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, créé par la CNUDCI, a étudié les dispositions du chapitre III de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI)¹; ce chapitre (art. 18 à 55) énonce les obligations du vendeur. Le Groupe de travail a approuvé certains des articles figurant dans ce chapitre, en a révisé certains autres (sous réserve d'un nouvel examen dans quelques cas) et, pour d'autres encore, a envisagé d'apporter aux problèmes en cause des solutions différentes tout en ajournant sa décision à la session suivante : voir le rapport intérimaire du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session, A/CN.9/62 et Add.1 et 2 (ci-après dénommé « rapport de la troisième session » ou « rapport »)².

2. A la fin de sa troisième session, le Groupe de travail « a demandé au Secrétariat de lui présenter à sa prochaine session un document de travail faisant le point des travaux accomplis à la troisième session et offrant des possibilités de solutions aux problèmes soulevés au cours de cette session » (rapport, par. 16). Le présent rapport du Secrétariat répond à cette demande.

3. On trouvera dans les pages suivantes, exposés article par article, les projets de dispositions établis ou approuvés par le Groupe de travail pour le cha-

pitre III, « Obligations du vendeur ». Le texte de chaque article est suivi d'un commentaire expliquant les décisions adoptées par le Groupe de travail et indiquant les solutions proposées pour les problèmes non résolus.

4. Certaines abréviations utilisées dans le présent rapport appellent quelques explications. Dans les cas où le Groupe de travail a recommandé que le texte de la LUVI soit conservé tel quel ou que sa révision soit remise à plus tard, c'est le texte original de la LUVI qui est reproduit; cela est signalé de la façon suivante dans le titre de la disposition : « Article 18 (LUVI) ». Lorsqu'un article a été révisé par le Groupe de travail, cette révision est ainsi indiquée : « Article 19 (WG. III) ». Pour faciliter les références au texte primitif, la numérotation des articles de la LUVI a été conservée, bien que les fusions d'articles effectuées par le Groupe de travail aient provoqué des lacunes dans la numérotation et des changements dans l'ordre des dispositions. En vue d'une disposition et d'une numérotation définitives des articles, l'ordre proposé pour les dispositions relatives aux obligations de fond du vendeur est indiqué par les abréviations « (S.1) », « (S.2) », etc. (*seller*) [(par opposition aux articles consacrés aux sanctions) « (R.1) », « (R.2) », etc. (*remedy*)].

Chapitre III. — Obligations du vendeur

Article 18 (LUVI) [S.1]

[Le vendeur s'oblige à effectuer la délivrance, à remettre les documents, s'il y a lieu, et à transférer la propriété, dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi.]

COMMENTAIRE

5. Le Groupe de travail a décidé que, l'article 18 servant d'introduction à l'ensemble du chapitre III, la décision définitive sur cette disposition ne serait prise qu'une fois achevé le réexamen du chapitre entier (rapport, annexe II, par. 16).

¹ La Loi uniforme (LUVI) est annexée à la Convention portant loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, signée à La Haye le 1^{er} juillet 1964 (ci-après dénommée « Convention de La Haye de 1964 sur la vente »), reproduite dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. I, chap. 1^{er} 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.3).

² *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A, 5. Les conclusions du Groupe de travail sur les différents articles considérés sont exposées dans l'annexe I au document A/CN.9/62. Les motifs de ces conclusions et les grandes tendances d'opinion qui se sont manifestées à cet égard (A/CN.9/62/Add.1) sont indiqués dans l'annexe II. Le texte des articles 1 à 55, tels qu'ils ont été adoptés ou renvoyés à un examen ultérieur (A/CN.9/62/Add.2), figure dans l'annexe III.

6. On remarquera que cet article annonce les différentes sections du chapitre III. Il ne semble pas que sa rédaction doive être modifiée par les décisions prises par le Groupe de travail à sa troisième session, ni par les propositions figurant dans le présent document. Quoiqu'il en soit, il semble judicieux, comme l'a signalé le Groupe de travail, de ne prendre de décision sur ce point que lorsque la révision du chapitre entier sera achevée.

Section I. — Délivrance de la chose

Article 19 (WG.III) [S.2]

[La délivrance consiste dans l'accomplissement par le vendeur de tous les actes nécessaires pour permettre à l'acheteur de prendre possession de la chose.]

COMMENTAIRE

7. La version révisée ci-dessus de l'article 19 de la LUVI a été établie par le Groupe de travail à sa troisième session. Ce projet de texte a été accepté comme hypothèse de travail (rapport, annexe II, par. 21); il a été placé entre crochets pour indiquer la nécessité d'un nouvel examen.

8. Le Groupe de travail a estimé que la conception de la « délivrance » qui est celle de la LUVI et la définition qui y est donnée de ce terme n'étaient pas satisfaisantes. L'une des raisons principales en serait que le texte de la LUVI ne distingue pas clairement entre les deux objectifs recherchés : la tentative de définition de l'acte qui constitue la délivrance; l'indication de ce que le vendeur est tenu de faire en exécution du contrat. Cette confusion se remarque par exemple dans le premier paragraphe de l'article 19 de la LUVI, qui est conçu comme suit : « La délivrance consiste dans la remise d'une chose conforme au contrat. » Ainsi rédigée, cette disposition laisse d'abord attendre une définition de l'acte de délivrance (« La délivrance consiste dans »). Or, la deuxième partie de la phrase, au lieu de poursuivre dans cette voie, se réfère à l'obligation contractuelle du vendeur (énoncée à l'article 33 de la LUVI) de délivrer une chose qui soit conforme au contrat. Ce changement d'orientation donne à l'article 19 de la LUVI des conséquences surprenantes et peu naturelles pour une définition de l'acte de délivrance, puisqu'il résulterait de ce texte que, s'il y a défaut de conformité de la chose (défaut qui donnera évidemment à l'acheteur un droit de recours contre le vendeur), la chose ne peut pas être considérée comme « délivrée » à l'acheteur, même si ce dernier en garde possession, l'utilise ou même la consomme. Le Groupe de travail est parvenu à la conclusion que, compte tenu des difficultés de ce genre, la conformité de la chose ne pouvait figurer dans la définition de l'acte de « délivrance » (rapport de la troisième session, annexe II, par. 19).

9. Le rapport du Secrétaire général sur « la délivrance » dans la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.8*), soumis au Groupe de travail à sa troisième session, signale d'autres difficultés, qui viennent de ce que la

LUVI utilise la notion de « délivrance » pour tenter de résoudre toute une série de problèmes pratiques distincts, tels que les risques de perte ou la date de paiement du prix. Les résultats de cette tentative ont été appréciés dans le contexte de situations commerciales types; on a constaté que, dans plusieurs cas importants, ces résultats ne correspondaient pas au but recherché et qu'ils étaient regrettables. En outre, le fait de vouloir résoudre tant de problèmes différents par une notion unique avait conduit à une définition de la « délivrance » qui était artificielle et, dans certaines langues, pratiquement intraduisible (rapport sur la « délivrance » dans la LUVI, A/CN.1/WG.2/WP.8*, par. 6 et suivants). Conformément aux recommandations du rapport du Secrétaire général, le Groupe de travail a décidé que, vu ces difficultés, la notion de « délivrance » ne s'appliquerait pas aux problèmes concernant les risques de perte (chap. VI de la LUVI) [rapport de la troisième session, annexe II, par. 17].

10. Comme on l'a déjà indiqué, la « délivrance » est souvent utilisée dans la LUVI pour définir ce que le vendeur est tenu de faire. L'article 18 dispose que le vendeur « s'oblige à effectuer la délivrance » et l'article 19 prévoit que la « délivrance » consiste dans la « remise » de la chose. Certains membres du Groupe de travail ont fait remarquer que, dans bien des cas, l'acte de « remise » exige la coopération de l'acheteur, en ce sens que celui-ci doit « prendre livraison ». Le Groupe de travail en a conclu que la « délivrance » à laquelle le vendeur est tenu devait être définie par les actes nécessaires « pour permettre à l'acheteur de prendre possession de la chose ». Le Groupe de travail a noté que ce libellé faisait écho à la disposition correspondante de la LUVI (art. 65) concernant l'obligation de l'acheteur de prendre livraison (rapport de la troisième session, annexe II, par. 21). Le Groupe de travail a noté aussi que les paragraphes 2 et 3 de l'article 19 de la LUVI prévoient certaines obligations du vendeur dans les cas où le contrat implique un transport de la chose. En conséquence, le Groupe de travail a amalgamé ces dispositions avec les articles 20 et 21, qui sont consacrés au même problème. (Le paragraphe 2 de l'article 19 de la LUVI, relatif à la remise de la chose au transporteur, devient l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 20, qui concerne le lieu où la délivrance doit être effectuée. Le paragraphe 3 de l'article 19 de la LUVI, visant l'obligation d'informer l'acheteur de l'expédition de la chose et de spécifier quelle est la chose qui fait l'objet du transport, devient le paragraphe 1 de l'article 21, qui concerne divers aspects de l'expédition de la chose par le transporteur. Voir ci-après les articles 20 et 21.)

11. Le Groupe de travail voudra peut-être envisager une légère modification de la version de l'article 19 qu'il a établie à sa troisième session. Il semble en effet que l'on veuille, par cet article, préparer l'usager de la Loi uniforme à l'utilisation qui est faite du terme « délivrance » dans le chapitre III, intitulé « Obligations du vendeur ». Ce chapitre, en d'autres termes, énonce ce que le vendeur est tenu de faire pour remplir ces obligations.

12. Or, la disposition provisoirement adoptée par le Groupe de travail, si on l'interprète comme une

* Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A, 1.

tentative de définition de l'acte de « délivrance » (« La délivrance *consiste dans...* »), aboutirait dans certains cas à des résultats paradoxaux. Soit, par exemple, un contrat prévoyant la délivrance « à l'usine »; l'acheteur doit se rendre à l'établissement du vendeur pour prendre livraison de la chose. En mettant celle-ci à la disposition de l'acheteur, le vendeur a accompli tous les actes nécessaires « pour *permettre* à l'acheteur de prendre possession de la chose ». Le vendeur a donc exécuté ses *obligations* concernant la délivrance — seule question qui compte au regard de la loi. Mais une difficulté se présente si l'on veut voir dans l'article 19 une *définition* de la délivrance. Il paraît difficile d'affirmer, si l'acheteur ne vient jamais chercher la chose, que la « délivrance » à l'acheteur s'est néanmoins produite, ou que la chose a été *délivrée*. Au cours de l'examen de cette question, divers représentants ont fait valoir que, selon l'usage normal, la « délivrance » exige la participation des *deux* parties au transfert de la possession — élément qui est absent de l'article 19 si l'on considère cette disposition comme une définition de la notion de « délivrance ».

13. Ce genre de difficulté serait évité si la disposition en question se contentait de préciser les *obligations* du vendeur en matière de délivrance — et il semble bien que telle ait été l'intention du Groupe de travail. Le libellé ci-après a pour but d'exprimer cette intention avec plus de clarté.

Article 19 (WG.III, modifié)

Le vendeur exécute son obligation de délivrance en accomplissant tous les actes qui sont requis aux termes du contrat et de la présente loi pour permettre à l'acheteur de prendre possession de la chose.

14. On remarquera qu'ainsi rédigé l'article respecte le critère de fond établi en la matière par le Groupe de travail : le vendeur est tenu d'accomplir les actes requis « pour permettre à l'acheteur de *prendre possession* de la chose ». Le nouveau texte ajoute seulement que ces actes sont « requis aux termes du contrat et de la présente loi »³.

Article 20 (WG.III) [S.3]

1. [La délivrance s'effectue :

a) Lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose et qu'aucun autre lieu n'a été convenu,

³ A la troisième session du Groupe de travail, un représentant a proposé la définition suivante : « La délivrance consiste dans l'accomplissement par le vendeur du dernier acte nécessaire pour permettre à l'acheteur d'avoir le contrôle de la chose » (Rapport de la troisième session, annexe II, par. 27).

Il ne semble pas y avoir à présent dans la LUVI de dispositions qui aient besoin d'être complétées par une définition de l'acte de « délivrance » au sens strict du terme, c'est-à-dire par opposition avec l'affirmation de l'obligation qu'a le vendeur de *délivrer*. Si un tel besoin se fait sentir, la définition ci-après pourrait être envisagée :

La délivrance se produit lorsqu'il y a prise de possession de la chose par l'acheteur ou par une personne agissant en son nom, y compris un transporteur à qui la chose est remise conformément à l'alinéa a de l'article 20 de la présente loi.

par la remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur;

b) Lorsque, dans les cas non visés au précédent alinéa, le contrat porte sur un corps certain ou sur une chose de genre à prélever sur une masse déterminée qui doit être fabriquée ou produite et que les parties savaient que la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite en un lieu particulier au moment de la conclusion du contrat, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur en ce lieu;

c) Dans tous les autres cas, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où le vendeur avait, lors de la conclusion du contrat, son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle.]

COMMENTAIRE

15. Cet article a été rédigé par le Groupe de travail, à sa troisième session, afin d'apporter une réponse complète et unifiée à la question suivante : à quel point (et, plus précisément, en quel *lieu*) le vendeur s'acquitte-t-il de ses obligations concernant la délivrance de la chose? Le paragraphe 1 est tiré du paragraphe 2 de l'article 19 de la LUVI; le paragraphe 2, de la première phrase du paragraphe 2 de l'article 23; et le paragraphe 3, du paragraphe 1 de l'article 23.

16. Cette disposition a fait l'objet de certaines observations et suggestions (rapport, annexe II, par. 25 à 27). Les discussions ultérieures auxquelles elle a donné lieu à l'occasion de l'examen des autres articles du même chapitre semblent confirmer que la structure et le libellé de la nouvelle formulation font de l'article 20 un texte plus cohérent et plus clair que ne l'étaient les dispositions originales de la LUVI.

Article 21 (WG.III) [S.4]

1. [Si le vendeur est tenu de délivrer la chose à un transporteur, il doit conclure, aux conditions et par les moyens usuels, les contrats nécessaires pour que le transport soit effectué jusqu'au lieu prévu. Lorsque la chose n'est pas manifestement destinée à l'exécution du contrat par l'apposition d'une adresse ou tout autre moyen, le vendeur doit envoyer à l'acheteur un avis de l'expédition et, le cas échéant, quelque document spécifiant la chose.]

2. [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 nécessaires à la conclusion de cette assurance.]

COMMENTAIRE

17. Cet article, établi par le Groupe de travail à sa troisième session, réunit des dispositions très éloignées l'une de l'autre dans la LUVI, mais qui ne répondent qu'à une seule question : que doit faire le vendeur lorsque le contrat exige le transport de la chose du vendeur à l'acheteur? La première phrase du paragraphe 1 est tirée du paragraphe 1 de l'article 54 de la LUVI; la deuxième, du paragraphe 3 de l'article 19.

Le paragraphe 2 est l'ancien paragraphe 2 de l'article 54 (rapport, annexe I, par. 4; annexe II, par. 22 à 27).

18. Ce texte a fait l'objet de certaines observations et suggestions (annexe II, par. 25 à 27). Après examen, il semble que la réunion de ces dispositions par le Groupe de travail permette une présentation beaucoup plus claire et plus satisfaisante que celle de la LUVI.

Article 22 (WG.III) [S.5]

[Le vendeur doit [remettre la chose ou la mettre à la disposition de l'acheteur] :

a) Lorsqu'une date est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à cette date;

b) Lorsqu'une période (tel mois, telle saison) est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à une date, dans les limites de cette période, choisie par le vendeur, à moins qu'il ne résulte des circonstances que c'est à l'acheteur de choisir cette date;

c) Dans tous les autres cas, dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat.]

COMMENTAIRE

19. Cet article, établi par le Groupe de travail à sa troisième session, réunit en un seul article les règles des articles 20, 21 et 22 de la LUVI sur la *date* à laquelle le vendeur doit exécuter ses obligations. Le résultat est une disposition plus courte et plus cohérente. Aucune objection n'a été élevée contre cette modification.

20. Le Groupe de travail a placé entre crochets les mots «[remettre la chose ou la mettre à la disposition de l'acheteur] ». Les termes « remettre la chose » se rapportent aux contrats prévoyant un transport de la chose (par. 1, a, de l'article 20); dans les contrats de ce type, le vendeur est tenu de transférer la possession de la chose au transporteur qui la retire⁴. La deuxième expression « la mettre à la disposition de l'acheteur » concerne les contrats ne prévoyant pas le transport de la chose (par. 1, al. b et c de l'article 20); dans ce genre de contrats, le vendeur exécute son obligation contractuelle en mettant la chose à la disposition de l'acheteur, au lieu approprié. On jugera peut-être que le fait de prévoir expressément ces deux obligations aboutit à un libellé lourd et inutilement détaillé. En revanche, la distinction ainsi faite rappelle au lecteur les deux types d'actes que, selon la nature du contrat, l'article 20 exige du vendeur. Tout bien pesé, et compte tenu des précisions et des simplifications que le Groupe de travail a appor-

tées à ce groupe d'articles, il serait probablement assez clair — et plus simple — de remplacer les mots placés entre crochets par l'expression « délivrer la chose ».

Article 23 (LUVI 50, avec les modifications proposées par le Japon) [S.6]

« 1. Lorsque le vendeur est tenu par le contrat ou les usages de remettre des documents se rapportant à la chose, il doit s'acquitter de cette obligation au moment et au lieu déterminés par le contrat ou par les usages. »

COMMENTAIRE

21. A sa troisième session, le Groupe de travail a examiné diverses solutions possibles eu égard aux articles 50 et 51 de la LUVI, relatifs aux documents. Ces solutions étaient les suivantes : la suppression de ces dispositions pour inutilité, leur modification ou leur incorporation dans les articles énonçant les obligations du vendeur en matière de délivrance de la chose (rapport, annexe II, par. 122 à 127). Le Groupe de travail a ajourné sa décision finale afin de poursuivre l'étude des problèmes en jeu, et il a demandé au représentant du Japon, en consultation avec les représentants de l'Autriche, de l'Inde et du Royaume-Uni, de lui présenter une étude de ces articles. Le représentant du Japon a proposé une nouvelle version de l'article 50; c'est cette proposition, telle qu'elle figure au paragraphe 1 de la nouvelle version du projet, qui est reproduite ci-dessus [le texte intégral de cette étude est reproduit à l'annexe II du présent rapport (document A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1)].

22. La LUVI consacre une section distincte (sect. II) à la question des documents. Cependant, la seule disposition de fond contenue dans cette section est la phrase unique qui constitue l'article 50; le reste de la section ne fait que rendre applicables par voie de référence certaines dispositions relatives aux sanctions qui figurent en d'autres endroits de la LUVI. La présence d'une section indépendante (avec des dispositions distinctes pour les sanctions applicables en cas de contravention, qui font double emploi avec d'autres dispositions relatives aux sanctions) pour une seule disposition de fond réduite à une courte phrase complique la structure de la loi et l'allonge inutilement.

23. En outre, de fortes raisons militent en faveur de l'argument, avancé au cours de la troisième session du Groupe de travail, selon lequel la remise des documents qui se rapportent à la chose est, pour l'essentiel, étroitement liée à la délivrance de la chose elle-même et que par conséquent ces deux questions devraient être traitées en même temps (rapport, annexe II, par. 125). Il est de fait que, dans certains cas, la remise des documents est la seule délivrance exigée par le contrat. Il en va ainsi par exemple quand le contrat porte sur une chose que l'on sait être en entrepôt ou en cours de transport et qui fait l'objet d'un document tel qu'un récépissé d'entrepôt ou un connaissement, et que le seul acte de délivrance prévu par les parties est la remise du document qui commande la possession de la chose.

⁴ La prise de possession de la chose ne présente pas de la part du transporteur les difficultés pratiques qu'elle présente de la part de l'acheteur. Alors que ce dernier peut refuser la chose pour contravention au contrat, le transporteur ne fait généralement pas de difficultés à accepter la chose aux fins du transport, et de toutes façons, aux termes des contrats de transport, c'est normalement au vendeur qu'il incombe d'effectuer le transfert de possession de la chose au transporteur. On remarquera que l'obligation imposée au vendeur par le paragraphe 1, a, de l'article 20 se produit seulement quand « aucun autre lieu n'a été convenu ».

24. La disposition reproduite ci-dessus remplace deux articles de la LUVI par un seul et énonce la seule disposition de fond relative aux documents (telle qu'elle a été modifiée par le représentant du Japon) sous forme d'article 23. (Le Groupe de travail a incorporé l'article 23 de la LUVI dans l'article 20.)

25. On pourrait envisager de placer cette disposition ailleurs. L'article 19 pourrait être élargi et contenir une disposition relative à l'obligation du vendeur de fournir les documents nécessaires. Cependant, cela nuirait à la simplicité et à la clarté de cet article, dans la version qu'en a donnée le Groupe de travail. Une autre possibilité consisterait à ajouter la disposition reproduite ci-dessus à l'article 20, sous forme de paragraphe 2. Mais, sous sa forme actuelle, l'article 20 traite essentiellement du lieu de la délivrance; l'addition d'un paragraphe relatif aux documents y introduirait un élément étranger. L'article 21 conviendrait mieux, puisque ses deux paragraphes actuels traitent des documents se rapportant à la chose; la disposition générale sur les documents pourrait y être ajoutée sous forme de paragraphe 3. Néanmoins, il semble bien que l'article 21 concerne les contrats prévoyant un transport; or, certains documents peuvent être nécessaires même lorsque le vendeur n'a pas à expédier la chose par l'entremise d'un transporteur. Le fait d'ajouter la disposition ci-dessus à l'article 21 nuirait donc dans une certaine mesure à son unité. L'article 22, exclusivement consacré à la question de la date, ne convient manifestement pas.

26. Tout bien considéré, le mieux semble donc de prévoir un nouvel article 23. (On remarquera que la disposition reproduite ci-dessus relative aux documents traite à la fois du « moment » et du « lieu », et qu'elle peut donc fort bien suivre un groupe d'articles dont certains traitent de la « date » et d'autres du « lieu ».)

Section II. — Sanctions de l'inexécution des obligations du vendeur concernant la date et le lieu de la délivrance

Note d'introduction : fusion des dispositions relatives aux sanctions concernant la date et le lieu de la délivrance

27. A sa troisième session, le Groupe de travail a décidé de fusionner les articles de la LUVI indiquant les sanctions dont dispose l'acheteur en ce qui concerne la date de la délivrance (LUVI 26 à 29) et en ce qui concerne le lieu (LUVI 30 à 32). [Rapport de la troisième session, annexe II, par. 32.]

28. L'une des considérations qui ont motivé cette décision est que les questions relatives à la date et au lieu de la délivrance sont étroitement liées : si les marchandises sont livrées en un lieu autre que le lieu prévu, le problème qui se pose sur le plan pratique est de les acheminer là où il convient, ce qui provoque généralement un retard (c'est-à-dire des difficultés quant à la date). Si les marchandises sont toujours en cours de transport à la date convenue, on peut considérer : a) qu'au bon moment les marchandises se trouvent au mauvais endroit (c'est-à-dire en cours de transport); ou b) qu'à la date tardive de leur arrivée,

les marchandises se trouvent au bon endroit mais au mauvais moment. Il semble que la distinction entre a et b soit plus formelle que réelle. Le Groupe de travail a donc remanié les articles 24, 25, 26 et 27, en fusionnant les règles relatives aux sanctions dont dispose l'acheteur lorsque la contravention du vendeur concerne soit la date, soit le lieu de la délivrance. Et cinq articles de la LUVI (28 à 32) ont ainsi perdu leur raison d'être.

29. La fusion des dispositions relatives aux sanctions dont l'acheteur dispose contre le vendeur en ce qui concerne la date et le lieu de la délivrance apporte plus d'unité et de clarté et il conviendrait peut-être d'appliquer cette méthode aux dispositions qui traitent séparément des sanctions dont l'acheteur dispose en ce qui concerne d'autres aspects de l'exécution du contrat de vente par le vendeur. Deux propositions en ce sens sont faites ci-après. La première retiendrait deux groupes de sanctions. (Voir les paragraphes 27 à 57 et 111 à 156.) La seconde prévoirait un ensemble unifié de sanctions applicables à la contravention au contrat de la part du vendeur. (Voir les paragraphes 158 à 176.)

Article 24 (WG.III)

1. [Lorsque le vendeur n'a pas exécuté ses obligations quant à la date ou au lieu de délivrance, l'acheteur peut exercer les droits prévus aux articles 25 à 27.]

2. [L'acheteur peut aussi réclamer des dommages-intérêts prévus à l'article 82 ou aux articles 84 à 87.]

3. [En aucun cas, le vendeur ne peut demander à un juge ou à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.]

COMMENTAIRE

30. Tout comme l'article 24 de la LUVI, le présent article a surtout pour objet de renvoyer le lecteur aux diverses dispositions relatives aux sanctions qui apparaissent dans différentes parties de la loi. C'est pourquoi les paragraphes 1 et 2 du présent article servent d'index et n'ont pas d'effet en eux-mêmes. Le paragraphe 1 renvoie aux articles 25 à 27, qui traitent de la question de savoir si une contravention au contrat de la part du vendeur en ce qui concerne la date ou le lieu de la délivrance autorise l'acheteur à refuser la chose (« déclarer la résolution du contrat »). Le paragraphe 2 renvoie aux articles qui indiquent les dommages-intérêt pouvant être réclamés lorsque le contrat n'est pas résolu (82) et lorsque le contrat est résolu (84 à 87). Pour déterminer les sanctions dont dispose l'acheteur dans un cas quelconque, il est donc nécessaire de consulter les dispositions des articles 24 à 27 ainsi que celles des articles 82 et 84 à 87.

31. Le mode de présentation est identique à celui qu'a suivi le Groupe de travail pour l'article 41, lequel sert d'index aux dispositions qui énoncent les sanctions dont dispose l'acheteur en cas de défaut de conformité de la chose au contrat.

32. Dans le nouvel article 21 (voir plus haut), le Groupe de travail a prévu des obligations autres que

celles concernant la date et le lieu de la délivrance : soit les conditions du contrat de transport et la conclusion d'une assurance. C'est pourquoi l'expression figurant au paragraphe 1 de l'article 24 : « quant à la date ou au lieu de délivrance » a peut-être une portée trop étroite et pourrait être remplacée par : « aux termes des articles 20 à 23 ».

33. Le paragraphe 3 du texte remanié de l'article 24 est le même que le paragraphe 3 de l'article 24 de la LUVI. Il a pour objet de préciser que le régime des sanctions de la loi, qui ne prévoit pas la possibilité de demander à des tribunaux ou à des arbitres des délais de grâce, ne peut être modifié par les dispositions de certaines législations nationales prévoyant cette possibilité.

Article 25 (WG.III)

1. [Lorsque le défaut de délivrance à la date ou au lieu déterminés constitue une contravention essentielle au contrat, l'acheteur peut soit conserver le droit à l'exécution du contrat par le vendeur, soit par notification au vendeur déclarer [la résolution] du contrat.]

2. [Si le vendeur demande à l'acheteur de lui faire connaître la décision prise conformément au paragraphe 1 du présent article et que l'acheteur ne lui réponde pas dans un bref délai, le vendeur peut effectuer la délivrance de la chose dans un délai raisonnable, à moins que la demande n'en dispose autrement.]

3. [Si le vendeur demande à l'acheteur de lui faire connaître la décision prise conformément au paragraphe 1 du présent article et que l'acheteur ne lui réponde pas dans un bref délai, le vendeur peut effectuer la délivrance de la chose avant l'expiration de tout délai indiqué dans la demande ou, si aucun délai n'y est indiqué, avant l'expiration d'un délai raisonnable.]

4. [Si, avant d'avoir fait connaître au vendeur la décision prise conformément au paragraphe 1 du présent article, l'acheteur est informé que le vendeur a effectué la délivrance et qu'il n'exerce pas à bref délai son droit de déclarer [la résolution] du contrat, toute [résolution] du contrat est écartée.]

5. [Si, après la date fixée pour la délivrance, l'acheteur demande au vendeur d'exécuter le contrat, l'acheteur ne peut pas déclarer [la résolution] du contrat avant l'expiration de tout délai indiqué dans la demande, ou, si aucun délai n'y est indiqué, avant l'expiration d'un délai raisonnable, à moins que le vendeur ne refuse d'effectuer la délivrance dans ce délai.]

COMMENTAIRE

34. Ainsi qu'il a été indiqué dans le commentaire relatif à l'article 24, l'article 25 définit les circonstances dans lesquelles l'acheteur peut refuser de prendre livraison de la chose lorsque le vendeur ne la livre pas à la date ou au lieu fixé par le contrat. Cet article

fusionne les dispositions prévues à ce sujet dans la LUVI, à l'article 26 (date) et à l'article 30 (lieu).

35. En remaniant ces dispositions, le Groupe de travail a apporté une importante modification de fond. Il était précisé dans la LUVI que dans diverses circonstances le contrat de vente serait résolu de plein droit : c'est-à-dire que le droit de poursuivre l'exécution du contrat prendrait fin sans qu'une des parties ait déclaré « la résolution » du contrat. Voir LUVI, articles 25, 26 1) et 2), 30 1) et 2). A sa troisième session, le Groupe de travail a examiné l'étude du Secrétaire général sur la résolution de plein droit dans la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.9*). Le Groupe de travail a décidé que la notion de résolution de plein droit devait être éliminée du système de sanctions de la Loi uniforme car elle conduisait à des incertitudes quant aux droits et obligations des parties. (Rapport sur la troisième session, annexe II, par. 29.) Il a estimé au contraire que la résolution du contrat devait être subordonnée à une notification adressée par la partie lésée à la partie en défaut; si la partie lésée ne déclarait pas le contrat résolu, celui-ci demeurerait en vigueur (*ibid.*, par. 31).

36. On peut illustrer par l'exemple ci-après la modification de fond décidée par le Groupe de travail : le vendeur expédie avec retard la chose à l'acheteur. Lorsque celle-ci arrive à destination, l'acheteur décide à juste titre que le retard est si important qu'il est fondé à la refuser. (Selon la terminologie de la LUVI, la contravention est « essentielle », ce qui justifie la « résolution » du contrat.) Aux termes de la LUVI, l'acheteur n'a pas à informer le vendeur qu'il refuse la chose. Dans le texte remanié par le Groupe de travail, l'acheteur qui refuse la chose doit « par notification au vendeur déclarer la résolution du contrat ». L'une des raisons avancées à l'appui de cette modification de principe est que le vendeur doit savoir s'il doit réexpédier ou revendre la chose ou prendre toute autre mesure pour éviter les pertes ou avaries.

37. La règle de base faisant application de ce principe est énoncée au paragraphe 1 de l'article 25 remanié. Lorsque le défaut de délivrance de la chose à la date ou au lieu déterminé ne constitue pas une contravention essentielle au contrat, l'acheteur peut soit exiger l'exécution du contrat par le vendeur, « soit, par notification au vendeur, déclarer [la résolution] du contrat ».

38. Le mot [« résolution »] (« *avoided* ») a été placé entre crochets parce que le Groupe de travail entend examiner plus avant la question de savoir s'il ne convient pas d'utiliser, dans le texte anglais, le terme « *terminated* » ou « *cancelled* » (rapport sur la troisième session, annexe II, par. 38). Il est peut-être plus courant d'employer le terme « *avoid* » pour des motifs (le dol par exemple) ayant trait à la conclusion du contrat; le terme « *cancel* » semble être plus habituellement utilisé lorsqu'il s'agit d'actions fondées sur une contravention au contrat.

* *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A, 2.

39. Le terme remanié de l'article 25 comprend deux variantes pour le paragraphe 2, qui s'inspirent toutes deux du paragraphe 2 de l'article 26 (date) et du paragraphe 2 de l'article 30 (lieu) de la LUVI. Toutefois, ces dispositions de la LUVI prévoyaient la résolution de plein droit; par contre, le projet d'article du Groupe de travail dispose que, lorsque l'acheteur ne répond pas au vendeur qui lui a demandé s'il envisageait de refuser la chose, le vendeur peut effectuer la délivrance de la chose. Les deux variantes du paragraphe 2 ont été examinées par le Groupe de travail, qui a prié le représentant de la Hongrie de lui présenter à sa prochaine session une étude des deux variantes (rapport sur la troisième session, annexe I, par. 8 et annexe II, par. 40 et 41). L'étude présentée par le représentant de la Hongrie figure dans l'additif 2 au présent rapport⁵.

40. Le paragraphe 3 du nouveau texte rédigé par le Groupe de travail suit de très près les dispositions du paragraphe 3 de l'article 26 (date) et du paragraphe 3 de l'article 30 (lieu) de la LUVI. Tout comme la LUVI, le projet remanié prévoit que le droit de l'acheteur, lorsque la chose lui est livrée, de déclarer la résolution du contrat doit être exercé « dans un bref délai ». Ainsi qu'il a déjà été noté précédemment (voir par. 36), le vendeur doit pouvoir intervenir pour éviter les avaries, les pertes ou les frais inutiles, lorsque l'acheteur la refuse à la délivrance; c'est pourquoi l'acheteur doit faire connaître sa décision « dans un bref délai » (voir art. 11)⁶.

41. On remarquera que le délai pendant lequel l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat commence à courir lorsqu'il « est informé que » le vendeur a effectué la délivrance. Le membre de phrase entre guillemets ne figure pas dans le paragraphe 3 de l'article 26 ni dans le paragraphe 3 de l'article 30 de la LUVI, mais il semble parfaitement justifié, étant donné que le court délai imparti à l'acheteur pour prendre une décision ne doit pas commencer à courir tant que celui-ci n'a pas connaissance des faits lui permettant de prendre cette décision.

42. Le paragraphe 4 est tiré du paragraphe 4 de l'article 26 de la LUVI mais il a été remanié afin de tenir compte de manière complète et plus précise des diverses situations envisagées dans le nouvel article 25 : demande d'exécution du contrat suivie : a) d'exécution ou b) d'inexécution ou c) de refus d'exécution.

Demande d'exécution; harmonisation des sanctions du défaut de délivrance et des sanctions du défaut de conformité

43. On notera qu'au paragraphe 1 de l'article 25, dans le texte rédigé par le Groupe de travail, lorsque le défaut de délivrance à la date ou au lieu convenus constitue une contravention essentielle au contrat, l'acheteur « peut, soit conserver le droit à l'exécution du contrat par le vendeur, soit par notification au vendeur déclarer [la résolution] du contrat ». Le paragraphe 1 de l'article 25 (lieu) et le paragraphe 1 de l'article 30 (date) de la LUVI contiennent une disposition analogue. Toutefois, le Groupe de travail a modifié comme suit le libellé de la LUVI : « l'acheteur peut, soit [exiger] conserver le droit à l'exécution du contrat par le vendeur... ». Le Groupe de rédaction a signalé qu'il avait remplacé le verbe « exiger » par « conserver le droit à » parce que le libellé de la LUVI « a) sous-entendait une exécution spécifique qui dépendrait des divers systèmes juridiques et b) pouvait être interprété comme signifiant que l'acheteur devait manifester expressément sa volonté de voir exécuter le contrat » (rapport de la troisième session, annexe II, par. 39).

44. Le Groupe de travail a ainsi harmonisé les sanctions dont l'acheteur dispose en cas de défaut de délivrance (art. 24 et suivants) et celles dont il dispose en cas de défaut de conformité. Cette harmonisation facilite l'intelligence de l'ensemble de la loi.

45. L'harmonisation des deux séries de sanctions s'impose d'autant plus que les deux domaines — le défaut de délivrance et le défaut de conformité — se recoupent. C'est ainsi que le défaut d'expédition d'une partie de la chose peut être considéré soit comme un retard dans la délivrance soit comme un défaut de conformité pour expédition d'« une partie de la chose seulement » (par. 1, a, de l'article 33 de la LUVI). En outre, il est difficile, eu égard aux problèmes en cause et aux sanctions dont doivent disposer les parties, d'établir une distinction entre a) le défaut complet d'expédition; b) l'expédition de boîtes vides; et c) l'expédition de boîtes contenant des marchandises sans valeur ou totalement différentes de celles convenues dans le contrat. Admettre que l'on puisse avoir recours à des sanctions différentes dans les mêmes circonstances de fait serait une source d'incertitudes et de litiges. En conséquence, le Groupe de travail voudra peut-être examiner la possibilité d'établir une seule série de sanctions en cas de contravention au contrat de vente de la part du vendeur (voir les paragraphes 158 et suivants). Il est peut-être souhaitable d'attendre pour ce faire que des décisions aient été prises sur le fond même des règles, mais il semble néanmoins que, dès à présent, il convienne de veiller à la compatibilité des deux séries de sanctions.

46. On peut envisager, en liaison avec l'article 25, un moyen d'assurer plus de compatibilité entre ces deux séries de sanctions. Comme nous l'avons vu, cet article traite principalement des circonstances dans lesquelles l'acheteur peut refuser la chose (« déclarer la résolution du contrat »); s'agissant de la délivrance non conforme, la même question fait l'objet des ar-

⁵ Cette étude a été reçue après l'établissement du présent rapport et il n'a donc pas été possible de l'examiner ici.

⁶ Il est fait application à l'article 39 d'une norme moins rigoureuse — « un délai raisonnable » — en cas de dénonciation d'un défaut de conformité. L'acheteur qui ne fait pas cette dénonciation encourt les graves conséquences de son omission car « il est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité... ». Dans ce cas, l'acheteur ne peut plus prétendre que la chose est défectueuse pour se soustraire à l'obligation d'en payer le prix. Par contre, aux termes de l'article 25, si l'acheteur n'a pas agi dans un bref délai pour « déclarer la résolution du contrat », son inaction a pour seule conséquence de l'obliger à accepter la chose : il peut encore obtenir du vendeur des dommages-intérêts pour toute contravention au contrat relative à la chose vendue — qu'il s'agisse d'un retard dans la livraison ou d'un défaut de conformité.

articles 43 et 44 de la LUVI. Ces derniers articles (dans la LUVI et dans le texte remanié par le Groupe de travail) n'abordent pas la question du droit de l'acheteur d'exiger l'exécution du contrat (c'est-à-dire de choisir la sanction de l'exécution en nature). Il est certain que le fait de limiter le champ d'application desdits articles à la seule question de la résolution du contrat contribue à réduire la complexité de la loi.

47. Si le Groupe de travail décidait que les sanctions du défaut de délivrance doivent être plus étroitement alignées sur celles du défaut de conformité de la chose, il pourrait prendre en considération la variante ci-après de l'article 25. Les modifications mineures apportées au texte remanié par le Groupe de rédaction sont expliquées immédiatement après le texte proposé.

Article 25 (variante A)

1. Lorsque l'inexécution par le vendeur des obligations qui lui incombent en vertu des articles 20 à 23 constitue une contravention essentielle au contrat, l'acheteur peut, par notification au vendeur, déclarer la résolution du contrat.

2. Si le vendeur demande à l'acheteur de lui faire connaître sa décision sur le point de savoir s'il accepte de prendre livraison de la chose et que l'acheteur ne lui réponde pas dans un bref délai, le vendeur peut effectuer la délivrance de la chose [la fin du paragraphe concernant le délai dans lequel le vendeur peut effectuer la délivrance ne pourra être mise au point qu'après examen de l'étude du représentant de la Hongrie].

3. Si, avant d'avoir fait connaître au vendeur sa décision sur le point de savoir s'il accepte de prendre livraison de la chose, l'acheteur est informé que le vendeur a effectué la délivrance et qu'il n'exerce pas à bref délai son droit de déclarer [la résolution] du contrat, toute [résolution] du contrat est écartée.

4. (Sans changement).

48. Il convient de noter deux modifications apportées par la variante A : a) au paragraphe 1, le membre de phrase : « soit conserver le droit à l'exécution du contrat par le vendeur, soit » est supprimé; b) aux paragraphes 2 et 3, les mots : « sa décision sur le point de savoir s'il accepte de prendre livraison de la chose » remplacent les mots : « la décision prise conformément au paragraphe 1 du présent article ».

49. La première de ces modifications vise à simplifier le texte; si cette modification était apportée, le droit de l'acheteur d'exiger l'exécution du contrat ferait l'objet d'une disposition distincte, qui, pour le fond, correspondrait vraisemblablement au texte adopté par le Groupe de travail pour l'article 42, lequel traite de la même question en cas de défaut de conformité. (Voir le commentaire relatif à l'article 42 aux paragraphes 77 et suivants.)

50. La seconde modification apportée à l'article 25 — selon laquelle la décision de l'acheteur porte « sur le point de savoir s'il accepte de prendre livraison de la chose » — semble être plus conforme au langage qu'utiliseraient des hommes d'affaires en cas de retard dans la délivrance que les mots : « la décision prise conformément au paragraphe 1 ». Cette dernière décision consiste à « soit conserver le droit à l'exécution du contrat par le vendeur, soit par notification au vendeur déclarer la résolution du contrat ».

51. En fait, ce libellé du paragraphe 1 ne décrit pas exactement le choix de l'acheteur, car, même si celui-ci déclare « la résolution du contrat », il conserve le droit d'obtenir des dommages-intérêts pour contravention au contrat. [Comme on l'a déjà indiqué, le Groupe de travail n'entend pas accorder à l'acheteur le droit d'exiger l'exécution du contrat (c'est-à-dire l'exécution en nature), lorsqu'il prévoit que l'acheteur conserve « droit à l'exécution ».]

Article 26 (WG.III)

1. [Lorsque le défaut de délivrance de la chose à la date ou au lieu déterminés ne constitue pas une contravention essentielle au contrat, le vendeur conserve le droit d'effectuer la délivrance et l'acheteur celui d'exiger l'exécution du contrat par le vendeur.]

2. [L'acheteur peut cependant accorder au vendeur un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Si le vendeur n'exécute pas ses obligations dans ce délai, l'acheteur peut, par notification au vendeur, déclarer [la résolution] du contrat.]

COMMENTAIRE

52. Le présent article suit de près des dispositions des articles 27 (date) et 31 (lieu) de la LUVI, les dispositions identiques concernant la date et le lieu étant simplement réunies en un seul article.

53. Dans les articles 27 et 31 de la LUVI, le dernier membre de phrase du paragraphe 1 prévoit que l'acheteur conserve le droit d'exiger l'exécution par le vendeur. Le Groupe de travail a supprimé le verbe « exiger » pour les raisons qui ont été exposées dans le commentaire relatif à l'article 25.

54. La première phrase du paragraphe 2 est identique à la première phrase du paragraphe 2 des articles 27 et 31 de la LUVI. La seconde phrase, dans laquelle les modifications de forme nécessaires pour fusionner les règles relatives à la date et au lieu ont été apportées, exprime en outre de façon plus directe l'idée contenue dans la disposition correspondante de la LUVI. Aux termes du paragraphe 2 des articles 27 et 31 de la LUVI, le défaut de délivrance dans un délai supplémentaire d'une durée raisonnable accordé par l'acheteur « constitue une contravention essentielle au contrat ». Le projet du Groupe de travail dispose qu'en pareil cas « l'acheteur peut, par notification au vendeur, déclarer [la résolution] du contrat ». Cette disposition indique donc ce que l'acheteur peut faire, cette solution étant semble-t-il plus utile aux parties que la conclusion juridique — la « contravention essentielle au contrat » — que leur offre la LUVI⁷.

Article 27 (WG.III)

[Au cas où le vendeur offre de délivrer la chose avant la date déterminée, l'acheteur a la faculté de l'accepter ou de la refuser.]

⁷ Ce mode plus direct d'expression est possible du fait de la suppression de la notion de résolution de plein droit. Voir les paragraphes 35 à 37 du commentaire relatif à l'article 25.

COMMENTAIRE

55. La disposition ci-dessus reprend la première partie de l'article 29 de la LUVI avec les modifications de terminologie ci-après dans le texte anglais : « *the buyer may [accept] take delivery or [reject] refuse to take delivery* ». L'emploi des expressions « *take delivery* » et « *refuse to take delivery* » est conforme à la décision prise d'aligner les dispositions relatives à la délivrance sur l'article 56 de la LUVI qui dispose que l'acheteur s'oblige à « prendre livraison » (*take delivery*) de la chose.

56. Le Groupe de travail a décidé de ne pas conserver le second membre de phrase de l'article 29 de la LUVI, qui précise que, si l'acheteur « accepte, il peut se réserver le droit de demander les dommages-intérêts prévus à l'article 83 ». Les mots « il peut se réserver le droit de demander les dommages-intérêts » peuvent être interprétés comme signifiant que l'acheteur doit formuler des réserves de manière formelle lorsqu'il accepte la chose. Les commerçants pourraient ne pas être au courant de cette exigence formelle et ainsi perdre leurs droits. Il n'est pas nécessaire de prévoir que l'acheteur peut obtenir réparation du préjudice subi lorsqu'il y a eu contravention au contrat quant à la date de la délivrance, car cela ressort clairement du texte remanié du paragraphe 2 de l'article 24, qui précise : « L'acheteur peut aussi réclamer les dommages-intérêts... »

*Articles 28 à 32 de la LUVI : supprimés
par le Groupe de travail*

57. Comme il a été indiqué dans la note liminaire de la section II (voir par. 27 à 29), la fusion par le Groupe de travail des sanctions concernant la date et le lieu de la délivrance a entraîné la suppression de cinq articles de la LUVI. Par conséquent, dans la version actuelle du texte, il n'y a plus d'articles 28 à 32.

*Section III. — Conformité de la chose
et obligations connexes du vendeur*

Article 33 (WG.III) [S.7]

1. [Le vendeur doit livrer une chose dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont expressément stipulés au contrat et dont le contenant ou le conditionnement correspondent à celui qui est expressément stipulé au contrat.]

1 bis. [A moins que les termes ou conditions du contrat n'en disposent autrement, le vendeur doit livrer une chose :

a) Qui convienne aux usages auxquels serviraient habituellement des choses du même type que celui qui est stipulé au contrat;

b) Qui convienne à toute fin particulière qui a été portée expressément ou tacitement à la connaissance du vendeur*;

c) Qui possède les qualités d'un échantillon ou modèle que le vendeur a remis ou envoyé à l'acheteur;

d) Dont le contenant ou le conditionnement soit celui qui est habituellement utilisé pour les choses de ce type.]

2. La différence de quantité, l'absence d'une partie, d'une qualité ou d'une particularité ne sont pas prises en considération lorsqu'elles sont manifestement sans importance.

COMMENTAIRE

58. La version ci-dessus de l'article 33 est le produit de modifications de forme destinées à réduire la complexité de l'article 33 de la LUVI, ainsi qu'à faire ressortir plus clairement le principe de base selon lequel l'obligation du vendeur en matière de quantité et de qualité doit être déterminée d'après le contrat unissant le vendeur et l'acheteur. L'article 33 de la LUVI, aux alinéas a à f, énonce six dispositions spécifiques en matière de conformité de la chose sans affirmer nettement ce principe fondamental.

59. Dans le texte révisé établi par le Groupe de travail, ce principe est établi dans le premier paragraphe. Le libellé a été également calculé pour exprimer plus directement la nature de l'obligation juridique du vendeur : « Le vendeur doit livrer une chose dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont expressément stipulés au contrat... » [En outre, les mots « doit livrer » ont été préférés aux termes employés dans l'article 33 de la LUVI (« n'a pas exécuté son obligation de délivrance »), afin de répondre à l'argument qui consisterait à affirmer qu'il n'y a pas eu délivrance si la chose n'est pas conforme au contrat.]

60. En établissant la nouvelle version de cet article, le Groupe de travail a reconnu que la question essentielle est l'obligation créée par le contrat, que ce soit expressément ou tacitement. Les expectatives résultant implicitement du contrat ont une importance certaine, car il n'est ni habituel ni possible qu'un contrat précise tous les défauts dont la chose doit être exempte. (Il serait inhabituel par exemple qu'un contrat portant sur des poutres d'acier indique que les poutres doivent être exemptes de fissures, bien que ce soit là une expectative essentielle des parties.) Cependant, le texte établi par le Groupe de travail veut exprimer de façon plus précise que l'article 33 de la LUVI l'idée fondamentale que la qualité résultant implicitement du contrat est appréciée en fonction des expectatives habituelles aux acheteurs de marchandises *du type prévu au contrat*. Cette idée est clairement énoncée à l'alinéa a du deuxième paragraphe (par. 1 bis) de la nouvelle version établie par le Groupe de travail. On remarquera que les alinéas a, b et c reprennent les notions de base exprimées dans les six alinéas du paragraphe 1 de l'article 33 de la LUVI. Le quatrième alinéa ajoute une obligation qui ne figurait pas dans la LUVI, à savoir que le vendeur doit livrer une chose dont « le contenant ou le conditionnement soit celui qui est habituellement utilisé pour les choses de ce type ».

61. Le troisième paragraphe du projet établi par le Groupe de travail est identique au paragraphe 2 de

* Dans le rapport de la troisième session, le mot « acheteur » figurait par erreur à la place du mot « vendeur ».

l'article 33 de la LUVI, à l'exception d'une modification de forme concernant la version anglaise : on a remplacé les mots « *not material* » par « *clearly insignificant* », pour plus de clarté et pour rendre le texte plus conforme à la version française (« sans importance »)⁸.

Suppression de l'article 34 de la LUVI

62. Le Groupe de travail a décidé que l'article 34 de la LUVI était à supprimer (voir rapport de la troisième session, annexe I, par. 12 et annexe II, par. 56 à 61).

63. Cette décision n'implique pas désaccord avec l'objectif de cet article. L'objectif en question était sans doute de protéger l'uniformité de la loi en interdisant le recours à d'autres moyens, prévus par certaines législations nationales, qui s'écarteraient des moyens prévus par la Loi uniforme en cas d'inexécution du contrat de vente. Le Groupe de travail, cependant, a estimé que cette intention ne ressortait pas clairement de l'article 34. Il a jugé que les termes « excluent tous autres moyens fondés sur un défaut de conformité de la chose », par leur caractère trop général, risquaient d'exclure jusqu'aux moyens dont les parties étaient convenues dans le contrat.

64. On peut douter d'ailleurs de la nécessité d'une disposition comme l'article 34. La plupart des situations prévues par la Loi uniforme font l'objet de réglementations nationales différentes selon les pays; il va de soi que ces réglementations sont exclues en vertu de l'obligation générale de donner effet à la Loi uniforme. En outre, cette obligation a été renforcée par les modifications apportées par le Groupe de travail à l'article 17,

⁸ On s'est interrogé sur le but auquel répond une disposition comme le paragraphe 2 de l'article 33 de la LUVI. Si le vendeur exécute ses obligations d'une façon qui s'écarte de façon très légère, mais quantifiable, des obligations prévues par le contrat, cette disposition ôte-t-elle à l'acheteur le droit de demander une indemnisation (ou de réduire le prix) pour une somme limitée correspondante? Une explication possible de cette disposition est qu'elle empêche l'acheteur de refuser de prendre possession de la chose (c'est-à-dire de « résoudre le contrat ») en invoquant une contravention insignifiante. Le refus de prise de possession, qui risque d'entraîner d'importantes dépenses de réexpédition et de revente de la marchandise, peut en effet être injustifié quand la contravention au contrat est insignifiante, alors qu'une légère réduction du prix serait justifiée. Dans la LUVI, la définition de l'obligation du vendeur est liée au droit de l'acheteur de refuser de prendre possession de la chose (« résolution du contrat »). Aux termes du paragraphe 2 de l'article 44 de la LUVI, si l'acheteur fixe un délai supplémentaire d'une durée raisonnable pour la livraison d'une chose conforme et que le vendeur ne s'exécute pas, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat : il semblerait donc que le défaut de conformité ne doive pas nécessairement constituer une contravention « essentielle ». Ainsi, en l'absence d'une disposition comme le paragraphe 2 de l'article 33 de la LUVI, une contravention insignifiante pourrait théoriquement servir de motif au refus de prendre possession de la chose (« résolution du contrat »). Au cas où l'on modifierait le paragraphe 2 de l'article 44 de la LUVI de façon à limiter le droit à la résolution du contrat lorsque le défaut de conformité est « sans importance » ou « manifestement sans importance », peut-être serait-il possible de supprimer le paragraphe 2 de l'article 33. L'étude de cette question est poursuivie aux paragraphes 138 à 140, dans le commentaire aux articles 43 et 44.

qui affirme expressément le caractère international de la loi et la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application et de son interprétation. Il serait évidemment difficile de répéter pour chacune des règles de la Loi uniforme que les réglementations nationales qui s'en écartent sont exclues, et la présence d'une stipulation en ce sens dans certains cas isolés risquerait de provoquer un malentendu.

Article 35 (WG.III) [S.8]

1. La conformité au contrat se détermine d'après l'état de la chose au moment du transfert des risques. [Cependant, si par suite d'une déclaration de résolution ou d'une demande de remplacement, le transfert des risques ne s'opère pas, la conformité se détermine d'après l'état de la chose au moment où, si la chose avait été conforme au contrat, les risques eussent été transférés.]

2. [Le vendeur est tenu des effets du défaut de conformité même s'ils surviennent après le moment fixé au paragraphe 1 du présent article.]

COMMENTAIRE

65. La première phrase du paragraphe 1 de cet article, dans la version établie par le Groupe de travail, est la même que dans la LUVI. Elle a pour but d'éviter toute confusion dans la situation décrite ci-après qui se rencontre fréquemment. Soit un acheteur qui, aux termes du contrat de vente (ou des dispositions du chapitre VI de la LUVI), assume les risques de perte pendant le transit de la marchandise (par exemple, vente « f.o.b. ville du vendeur »). Le vendeur expédie une marchandise conforme au contrat (par exemple, « sucre de canne n° 1 »). En cours de transport, cette marchandise est endommagée au contact de l'eau, de sorte qu'elle ne répond plus à la qualité « n° 1 » spécifiée dans le contrat. En outre, on peut supposer qu'à l'arrivée cette marchandise ne répondra pas non plus à certaines des conditions imposées par l'article 33 en matière de conformité. L'état du chargement à l'arrivée donne-t-il à l'acheteur une possibilité de recours pour défaut de conformité au contrat? La réponse est évidemment négative. La chose en effet était conforme au contrat à la date où le risque de perte a été transféré à l'acheteur; la responsabilité de l'acheteur pour détérioration de la chose après cette date découle nécessairement des dispositions du contrat (ou de la loi) relatives aux risques de perte. Bien que ce principe puisse paraître aller de soi, il a semblé utile, pour plus de clarté, de l'affirmer expressément.

66. Dans la LUVI, la deuxième phrase du paragraphe 1 de l'article 35 était nécessitée par les dispositions complexes du chapitre VI (art. 96 à 101) concernant les effets de la non-conformité de la chose sur le transfert des risques (voir en particulier le paragraphe 2 de l'article 97 de la LUVI). Le Groupe de travail a conclu que cette disposition du paragraphe 1 de l'article 35 ne pouvait être examinée au fond avant que les règles relatives aux risques de perte aient reçu leur forme définitive (rapport de la troisième session, annexe I, par. 13; annexe II, par. 63).

67. Le paragraphe 2 de l'article 35 de la LUVI apportait une exception au principe général affirmé dans le paragraphe 1, selon lequel la conformité de la chose se détermine d'après son état au moment du transfert des risques. Le Groupe de travail, pour sa part, a conclu que ce paragraphe 2 était conçu de façon trop restrictive pour pouvoir s'appliquer à certaines clauses contractuelles expresses qui sont d'un usage fréquent : par exemple, garanties contractuelles prévoyant que la chose doit rester propre à l'usage ou remplir la fonction voulue pendant une période spécifiée après la délivrance (pendant trois ans, pendant 15 000 km, etc.). Le paragraphe 2 de l'article 35 de la LUVI est rédigé de façon très restrictive à cet égard : le vendeur ne serait tenu des effets du défaut de conformité que si ce défaut avait pour cause « un fait du vendeur ou d'une personne dont il est responsable ». Une telle disposition est évidemment d'une portée trop limitée pour s'appliquer au cas d'une machine garantie pour trois ans qui cesse de fonctionner au bout de la première année. On pourrait soutenir théoriquement que, dans les cas de ce genre où la responsabilité du vendeur est engagée, la machine présentait certainement un vice caché au moment de la livraison. Mais l'existence d'un vice caché est difficile à prouver, et d'ailleurs n'a pas à être prouvée lorsqu'il s'agit d'un contrat garantissant le fonctionnement de la machine livrée pendant une certaine période. C'est pour ces raisons que le Groupe de travail a proposé de supprimer les derniers mots du paragraphe 2, qui limitaient la responsabilité du vendeur à son « fait » ou au fait de ses représentants.

68. On a fait valoir que, même dans sa nouvelle version, le paragraphe 2 ne donne pas tout leur effet aux garanties contractuelles d'après vente, puisque cette disposition (identique sur ce point à la disposition correspondante de la LUVI) ne parle que des « effets du défaut de conformité » : on pourrait donc encore exiger de l'acheteur qu'il prouve l'existence du vice à la date de la livraison. Un membre du Groupe de travail a présenté une étude sur divers aspects du problème des garanties (voir additif I au présent rapport, annexe I). Pour les raisons indiquées dans cette étude, le libellé ci-après a été proposé pour le paragraphe 2 de l'article 35 :

« Le vendeur est responsable de tout défaut de conformité survenant après le moment fixé au paragraphe 1 du présent article, si ce défaut constitue un manquement à une garantie expresse donnée par le vendeur selon laquelle la chose devait rester propre à son usage normal ou à un usage spécial ou conserver des qualités ou particularités spécifiées pendant une certaine période, qu'il s'agisse ou non d'un laps de temps déterminé. »

69. On peut s'interroger sur la nécessité d'ajouter à la loi une disposition spéciale qui ne fait rien d'autre en réalité que d'affirmer que le vendeur est responsable de toute contravention à un type spécifié d'engagement figurant dans le contrat de vente. Les divers types d'engagement figurant dans les contrats de vente ne peuvent pas tous être prévus et garantis séparément par des dispositions expresses de la loi. Ne pourrait-on se contenter d'une disposition générale affirmant que les parties doivent s'acquitter de tous les engagements

qu'elles contractent à l'occasion d'un contrat de vente international? Une règle de ce genre pourrait suffire à fonder les garanties relatives à l'exécution des obligations, même si la contravention se rapporte à un état de la chose qui apparaît après le transfert des risques (voir par. 1 de l'article 35 de la LUVI).

70. L'inconvénient est que, contrairement à ce qu'on pourrait penser, il est difficile de trouver dans la LUVI une règle générale de ce type donnant effet à la convention conclue entre les parties. Diverses dispositions s'en approchent; mais la LUVI ne contient aucune règle générale exigeant explicitement l'exécution de tous les engagements pris dans le contrat de vente. Par exemple, les règles de la LUVI relatives à la conformité (qualité) de la chose sont énoncés en termes d'une obligation de « délivrance » de la chose — ce qui pose le problème des garanties relatives à l'exécution des obligations postérieures à la délivrance. La disposition générale de l'article 18 est limitée de la même façon : « Le vendeur s'oblige à effectuer la *délivrance*... dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi. »

71. Parmi les dispositions de la LUVI donnant effet au contrat de vente, celle qui a le caractère le plus général est l'article 3. Cependant, dans la LUVI (par opposition avec le texte du Groupe de travail), cet article parle seulement de la liberté « d'exclure totalement ou partiellement » l'application de la loi. On est donc loin d'une disposition qui prescrirait expressément l'exécution des engagements pris dans le contrat⁹. Les modifications apportées à cet article en décembre 1970, à la deuxième session du Groupe de travail, remédient à cette difficulté (rapport de la deuxième session, A/CN.9/52, par. 44 à 46*). A cette occasion, le texte de l'article 3 de la LUVI a été révisé (en tant qu'article 5) de façon à prévoir que les parties peuvent non seulement « exclure » l'application de la loi, mais encore « déroger à l'une quelconque de ses dispositions ». Ce libellé semble mieux correspondre à ce qui était sans doute l'intention des auteurs de la LUVI, à savoir que la convention conclue entre les parties doit avoir plein effet en tant que source d'obligations juridiques, les dispositions de la Loi uniforme n'ayant qu'un caractère supplétif et devant céder le pas à la convention.

72. La révision de l'article 3 de la LUVI par le Groupe de travail a diminué la nécessité de dispositions spécifiques donnant effet aux garanties contractuelles d'exécution (ainsi qu'à divers autres types d'engagement qui peuvent figurer dans le contrat); cependant, étant donné l'importance des garanties contractuelles, et compte tenu de la disposition du paragraphe 1 de l'article 35, qui prévoit expressément que la conformité de la chose se détermine au moment du transfert des risques, il peut être utile de retenir dans la loi une

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, deuxième partie, I, A, 2.*

⁹ Le problème n'est pas résolu par le paragraphe 1 de l'article 55 de la LUVI, car cette disposition de la section IV peut être interprétée comme garantissant uniquement l'exécution des obligations imposées dans cette section de la loi. C'est l'absence d'une disposition de fond affirmant clairement l'obligation générale d'exécuter le contrat qui crée le problème examiné présentement.

disposition s'inspirant du texte proposé au paragraphe 68 ci-dessus en remplacement du paragraphe 2 de l'article 35.

Article 36 (LUVI) [S.9]

[Le vendeur n'est pas tenu des effets des défauts de conformité prévus à l'article 33, alinéa 1, lit. *d*, *e* et *f*, si, lors de la conclusion du contrat, l'acheteur connaissait ces défauts ou ne pouvait pas les ignorer.]

COMMENTAIRE

73. Cet article est identique à l'article 36 de la LUVI. On remarquera que ses dispositions sont étroitement liées à celles de l'article 33, et qu'elles constituent des exceptions ou des compléments aux alinéas *d*, *e* et *f* du paragraphe 1 de l'article 33 de la LUVI. C'est pourquoi le Groupe de travail a conclu que le texte de cet article ne pourrait être mis au point définitivement que lorsqu'une décision définitive aurait été prise au sujet de l'article 33 (rapport de la troisième session, annexe II, par. 67).

74. Il peut être utile d'examiner pourquoi cet article de la LUVI s'applique aux alinéas *d*, *e* et *f* du paragraphe 1 de l'article 33 de la LUVI, et non pas aux alinéas *a*, *b* et *c*. Cette différence pourrait se justifier de la façon suivante: le fait que l'acheteur connaisse les défauts de la chose peut modifier les obligations tacites résultant d'expectatives normales, mais non pas les engagements pris par le vendeur dans le cas de la transaction considérée.

75. On sait que l'article 33, dans la nouvelle version qui en a été donnée par le Groupe de travail, énonce au paragraphe 1 une règle générale prévoyant la livraison d'une chose « dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont *expressément stipulés au contrat* ». Ce paragraphe est suivi d'un autre (par. 1 *bis*) ayant pour but de préciser les expectatives qui, quoique normales, peuvent n'être pas stipulées dans le contrat (voir ci-dessus le commentaire à l'article 33).

76. Les alinéas *d* et *e* du paragraphe 1 de l'article 33 de la LUVI correspondent pour l'essentiel aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 1 *bis* du texte révisé par le Groupe de travail. L'alinéa *f* du paragraphe 1 de l'article 33 de la LUVI a disparu au cours de cette révision. En conséquence, si le texte révisé de l'article 33 est définitivement adopté par le Groupe de travail, les références correspondantes dans l'article 36 devront être à « l'article 33, paragraphe [1 *bis*], alinéas *a* et *b* ».

77. L'article 36 prévoit que le vendeur « n'est pas tenu des effets des défauts de conformité » prévus dans les dispositions indiquées de l'article 33. Ces termes risquent de poser des problèmes d'interprétation. Les rédacteurs de l'article avaient probablement l'intention d'affirmer que les caractéristiques de la chose qui sont connues de l'acheteur ne peuvent constituer un défaut de conformité. Or, cette expression pourrait être interprétée comme signifiant que l'acheteur a un droit de recours pour défaut de conformité, mais non pas pour les « effets » de ces défauts — comme par exemple les dommages que la chose en

question peut causer à d'autres choses, ou le préjudice qu'elle peut causer à l'acheteur dans ses relations commerciales. Le Groupe de travail, s'il veut préciser cet aspect de la teneur de l'article 36, voudra peut-être envisager un libellé tel que celui-ci :

« Les faits concernant la chose que, lors de la conclusion du contrat, l'acheteur connaissait ou ne pouvait pas ignorer ne constituent pas des défauts de conformité aux termes de l'article... »

Article 37 (WG.III) [S.10]

En cas de remise anticipée, le vendeur conserve, jusqu'à la date à laquelle la délivrance doit intervenir, le droit de délivrer soit la partie ou la quantité manquantes, soit de nouvelles choses conformes au contrat, ou de réparer le défaut des choses remises, 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 82.

COMMENTAIRE

78. Cet article, dans la version approuvée par le Groupe de travail, est identique à l'article 37 de la LUVI, à l'exception des deux modifications ci-après :

a) Dans la première phrase, la LUVI faisait mention de la « date déterminée pour la délivrance ». Le mot « déterminée » a été supprimé, car il pouvait être interprété comme limitant l'application de cette disposition aux contrats dans lesquels la date de la délivrance est expressément indiquée.

b) La seconde phrase a été ajoutée pour préciser que, si la remise anticipée effectuée en violation du contrat cause à l'acheteur un dommage *quel qu'il soit*, l'acheteur peut en demander indemnisation au vendeur, même si ces dommages ne sont pas assez « déraisonnables » pour que l'acheteur puisse à bon droit refuser de prendre possession de la chose.

Article 38 (WG.III) [S.11]

1. L'acheteur doit examiner la chose ou la faire examiner dans un bref délai.

2. En cas de transport de la chose, l'examen peut être retardé jusqu'à son arrivée au lieu de destination.

3. Si la chose est réexpédiée par l'acheteur sans qu'il ait eu raisonnablement la possibilité de l'examiner et que le vendeur ait, lors de la conclusion du contrat, connu ou dû connaître la possibilité d'une telle réexpédition, l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose à sa nouvelle destination.

4. [Les modalités de l'examen sont réglées par la convention des parties ou, à défaut de convention, par la loi ou les usages du lieu où cet examen doit être effectué.]

COMMENTAIRE

79. L'article 38, qui précise le moment auquel l'acheteur doit examiner la chose, annonce les dispositions de l'article 39, qui oblige l'acheteur à informer le

vendeur du défaut de conformité dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou *aurait dû le constater*. Si l'acheteur n'informe pas le vendeur dudit défaut dans le délai requis, les conséquences prévues par l'article 39 sont sévères : l'acheteur est « déchu du droit de se prévaloir » du défaut de conformité. Les dispositions de l'article 38, qui concernent le moment auquel la chose doit être examinée, fixent le point de départ du délai de notification, et sont donc d'une importance considérable.

80. A sa première session, le Groupe de travail avait conclu que les paragraphes 2 et 3 de l'article 38 de la LUVI obligeaient l'acheteur à examiner la chose dans des conditions où cet examen risquait fréquemment d'être difficile ou impossible. Les difficultés étaient particulièrement graves dans les cas où, l'acheteur réexpédiant la chose à un sous-acheteur, celle-ci était empaquetée d'une façon qui rendait difficile l'ouverture des conteneurs avant qu'ils parviennent à leur destination finale. Le Groupe de travail avait donc révisé cet article en assouplissant les règles sur l'examen (rapport de la première session, A/CN.9/35, par. 109 à 111*). A sa troisième session, le Groupe de travail a confirmé cette révision des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 38 (rapport de la troisième session, annexe I, par. 19; annexe II, par. 70 et 71).

81. Le paragraphe 4 prévoit qu'à défaut de convention les modalités de l'examen sont réglées « par la loi ou les usages du lieu où cet examen doit être effectué ». Un représentant a proposé qu'elles soient réglées « par la loi et les usages du vendeur ». Le Groupe de travail, à sa troisième session, a décidé d'ajourner à sa session suivante sa décision quant à ce paragraphe (rapport, annexe II, par. 72 et 73).

82. On voudra bien, au sujet du paragraphe 4, se référer à la Convention de La Haye de 1955 sur la loi applicable aux ventes à caractère international d'objets mobiliers corporels¹⁰. L'article 3 de cette convention contient, au paragraphe 1, une règle générale prévoyant l'application de « la loi interne du pays où le vendeur a sa résidence habituelle au moment où il reçoit la commande »; le paragraphe 2 prévoit dans certains cas l'application de « la loi interne du pays où l'acheteur a sa résidence habituelle... ». De son côté, l'article 4 énonce des règles plus détaillées régissant notamment « la forme... [dans laquelle doit] avoir lieu l'examen... ». On remarquera que cette disposition est assez proche du paragraphe 4 de l'article 38 de la LUVI.

83. Comme on l'a déjà indiqué dans le deuxième paragraphe du présent commentaire, le Groupe de travail a jugé nécessaire d'assouplir les règles concernant le lieu de l'examen, de façon à tenir compte de la nécessité où se trouve fréquemment l'acheteur de réexpédier promptement la marchandise dans les conteneurs originaux. Il peut arriver que le lieu où il sera

possible d'ouvrir la marchandise aux fins d'inspection ne soit pas connu au moment de la signature du contrat, et que ce lieu dépende de circonstances qui se produisent au cours de la manutention et de la revente de la marchandise par l'acheteur. Sauf lorsque la chose en question constitue une menace à la sécurité ou à la santé publique, le gouvernement du pays où a lieu l'examen se préoccupe peu des modalités de cet examen; dans bien des pays, il n'y a probablement aucune règle établie quant aux « modalités de l'examen » de la plupart des produits. Dans ce cas, ces modalités ne seront pas déterminées par les usages du lieu où l'examen s'effectue, mais découleront des conditions pratiques de la transaction en question et des usages appliqués dans le commerce de la marchandise considérée (voir art. 9 de la LUVI). Il est douteux qu'une disposition générale faisant dépendre les modalités de l'examen du lieu où celui-ci s'effectue puisse, quelle qu'elle soit, correspondre dans tous les cas aux attentes des parties ou aux pratiques commerciales. Peut-être n'est-il ni nécessaire ni opportun de vouloir énoncer une règle générale précisant quelle est la loi (ou quel est l'usage) qui régit les modalités de l'examen. Si le Groupe de travail approuvait cette conclusion, le paragraphe 4 pourrait être supprimé.

Article 39 (WG.III) [S.12]

1. 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. Cependant, s'il apparaît ultérieurement un défaut qui ne pouvait pas être décelé par l'examen prévu à l'article précédent, l'acheteur peut encore s'en prévaloir, à condition qu'il en donne avis au vendeur dans un délai raisonnable après sa découverte. L'acheteur est toujours déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne l'a pas dénoncé dans un délai de deux ans à compter du jour de la remise de la chose, sauf clause de garantie couvrant ce défaut pour une période plus longue.

2. En dénonçant le défaut de conformité, l'acheteur doit en préciser la nature.

3. Au cas où une communication mentionnée à l'alinéa 1 a été adressée par lettre, télégramme ou tout autre moyen approprié, le fait qu'elle ait été retardée ou ne soit pas arrivée à destination ne prive pas l'acheteur du droit de s'en prévaloir.

COMMENTAIRE

84. Aux termes de cet article, l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne donne pas au vendeur l'avis de dénonciation exigé. Ce délai de déchéance se distingue d'un délai de prescription. Le délai de prescription est un laps de temps au-delà duquel il n'est plus possible de faire valoir un droit en justice. Dans le présent article, il s'agit d'un avis qui doit être donné à l'autre partie. S'il ne donne pas cet avis, l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité. L'avis de dénonciation exigé par l'article 39 peut servir plusieurs fins : i) lorsque

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, troisième partie, I, A, 2.*

¹⁰ Voir *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international, vol. I (1971), chap. I^{er}, sect. 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.71.V.3).*

le vendeur apprend que l'acheteur n'est pas satisfait par la chose, il a la possibilité de la remplacer par une autre ou de « réparer » d'une autre manière le défaut de conformité [voir LUVI 37, 43 et 44 1)]; ii) lorsqu'il reçoit l'avis, le vendeur a la possibilité de conserver la preuve de la qualité de la chose.

85. Le paragraphe 1 de l'article 39, tel qu'il a été approuvé par le Groupe de travail à sa troisième session, est le même que dans la LUVI, avec cette seule différence qu'on a remplacé « dans un bref délai » par « dans un délai raisonnable ». En négligeant de dénoncer le défaut de conformité, l'acheteur s'expose à de graves conséquences : il ne peut pas se prévaloir du défaut et doit payer le prix complet de la chose qu'il considère défectueuse. Le Groupe de travail a estimé que l'expression « dans un bref délai » imposait une exigence trop rigoureuse (voir art. 9 de la LUVI, remanié par le Groupe de travail en tant qu'article 11) et que l'expression « dans un délai raisonnable » était suffisamment souple pour s'adapter aux diverses circonstances dans lesquelles il peut être nécessaire de procéder à un examen de la chose. (Voir rapport de la troisième session, annexe II, par. 74 à 78.)

86. Le paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI se termine par une phrase qui fixe un délai maximum de deux ans pour dénoncer le défaut de conformité; si le défaut est découvert plus de deux ans après la remise de la chose, l'acheteur ne peut pas se prévaloir du défaut de conformité. Toutefois il existe une exception à cette règle comme l'indique ce membre de phrase : « ... sauf clause de garantie couvrant ce défaut pour une période plus longue ». Par exemple, le vendeur garantit qu'une machine fonctionnera pendant quatre ans, et un défaut est découvert au cours de la quatrième année. Du fait de l'exception précitée, le délai maximum de deux ans ne s'appliquera pas et l'acheteur devra dénoncer le défaut au vendeur « dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou aurait dû le constater »¹¹.

87. Dans l'étude qu'il a présentée, un membre du Groupe de travail (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1, annexe I) propose que la clause d'exception figurant à la fin du paragraphe 1 soit remplacée par la phrase suivante :

« Si le défaut de conformité de la chose constitue un manquement à une garantie visée au paragraphe 2 de l'article 35, l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir de ce défaut de conformité s'il ne l'a pas dénoncé au vendeur dans un délai de [30] jours après

expiration de la période de garantie [à condition que le défaut de conformité ait été constaté au cours de cette période]. »

Au cas où l'on donnerait suite à cette proposition, quelles seraient ses conséquences dans la pratique? Le contrat garantit qu'une machine fonctionnera pendant quatre ans. Un défaut est décelé au moment où la machine est livrée. Est-ce que le délai pour la notification est : a) un délai raisonnable après la découverte du défaut de conformité; ou b) quatre ans et trente jours après la livraison? Il semble que la solution évoquée sous a est raisonnable et c'est probablement celle qui a été envisagée. S'il en est ainsi il conviendrait de s'assurer que cette intention est clairement exprimée¹².

88. On notera que le délai maximum de notification de deux ans prévu par le paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI crée des problèmes compliqués de rédaction si l'on veut tenir compte des dispositions relatives aux garanties de fonctionnement. Ce délai maximum de deux ans peut également entrer en conflit avec le principe que pose l'article 10 du projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels adopté par la CNUDCI à sa cinquième session. Le paragraphe 2 de l'article 10 se lit comme suit :

« Le délai de prescription d'une action fondée sur un défaut de conformité qui ne peut être décelé lorsque la chose est remise à l'acheteur est de deux ans à partir de la date à laquelle ce défaut de conformité a été ou aurait raisonnablement dû être constaté; toutefois, ce délai ne peut se prolonger au-delà de huit ans à partir de la date à laquelle la chose a été effectivement remise à l'acheteur¹³. »

On notera que cet article vise essentiellement à assurer à l'acheteur la possibilité d'exercer son action à partir de la date à laquelle « le défaut de conformité a été ou aurait raisonnablement dû être constaté », sous réserve qu'il le fasse avant l'expiration d'un délai maximum de huit ans à partir de la date de la remise de la chose à l'acheteur.

89. L'article 39 de la LUVI fixe un délai pour aviser le vendeur, alors que la Convention sur la prescription traite essentiellement du délai accordé à l'acheteur pour tenter une action en justice. L'objet de ces deux dispositions est donc techniquement différent, mais il est difficile de concilier les principes sur lesquels elles se

¹¹ L'exception de l'article 39, paragraphe 1, de la LUVI, pourrait être formulée comme suit : Si le contrat offre une garantie de quatre ans, l'avis peut être donné dans cette période de quatre ans. Toutefois, il ne semble pas que ce libellé s'impose compte tenu des termes du paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI et il pourrait avoir des conséquences peu raisonnables si le défaut est décelé tout à la fin de la période de garantie. Naturellement, dans la pratique, les dispositions exactes de la garantie contractuelle seront importantes. Ainsi, est-ce que la garantie peut : a) garantir simplement le bon fonctionnement pendant toute la période de garantie, ou b) exiger également qu'une notification soit donnée au cours de cette période? Dans ce dernier cas, la question décisive peut être de savoir si les parties ont le pouvoir de modifier par voie d'accord entre elles la durée du délai fixée par la loi.

¹² Comparer avec le libellé de l'article 10, paragraphe 3, du projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, selon lequel le délai de prescription « ... commence à courir à partir de la date à laquelle l'acheteur a découvert ou aurait dû découvrir le fait motivant l'exercice de son action, et au plus tard, à partir de la date d'expiration de la garantie ». (Rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa cinquième session [1972] (A/8717), par. 21; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, première partie, II, A.)

¹³ *Ibid.* l'article 10 reflète les modifications apportées par la Commission au projet établi par le Groupe de travail sur les délais et la prescription. Voir A/CN.9/70, annexe I à l'article 9; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 2 et commentaire relatif à ce projet dans A/CN.9/70/Add.1 (commentaire relatif à l'article 9, par. 6 et 7). Le commentaire relatif au projet de convention approuvé par la Commission figure dans le document A/CN.9/73; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 3.

fondent. Supposons, par exemple, que les défauts d'une machine apparaissent pour la première fois trois ans après la livraison. Selon l'article 10 de la Convention sur la prescription, l'acheteur doit avoir la possibilité de faire valoir son droit. Cependant le paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI rend illusoire la possibilité ainsi accordée à l'acheteur, puisque celui-ci ne peut plus dénoncer les défauts de conformité au vendeur et par conséquent ne peut pas s'en prévaloir.

90. Si le Groupe de travail décide que la loi sur la vente ne doit pas être en conflit avec les principes dont la Commission s'est inspirée pour l'élaboration de la convention sur la prescription, on pourrait envisager les solutions suivantes : a) modifier la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI de façon qu'elle soit conforme à l'article 10 de la convention sur la prescription (par exemple, en remplaçant « deux ans » par « huit ans »); b) supprimer la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI. Il y aurait probablement intérêt à ce que la question du délai maximum, exprimé en un nombre d'années fixe, soit réglée par la convention sur la prescription; en réalité, le fait qu'un délai maximum de deux ans a été prévu au paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI est peut-être dû dans une certaine mesure à l'absence de règles uniformes sur la prescription¹⁴. Or cette lacune a été comblée lorsque la Commission a approuvé le projet de convention sur ce sujet. Il va de soi que la suppression de la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 39 de la LUVI laisse intacte l'exigence selon laquelle l'acheteur doit aviser le vendeur d'un défaut de conformité « dans un délai raisonnable à partir du moment où il l'a constaté ou aurait dû le constater ».

91. Le paragraphe 2 du projet approuvé par le Groupe de travail est le même que le paragraphe 2 de l'article 39 de la LUVI, sauf que le Groupe de travail a supprimé le membre de phrase final : « et invite le vendeur à examiner la chose ou à la faire examiner par son représentant ». Cette « invitation » était nécessaire dans tous les cas de défaut de conformité, et il semble que, si elle était absente de la notification, l'acheteur perdait le droit de se prévaloir du défaut de conformité. Le Groupe de travail a estimé que, conçue comme un élément indispensable de l'avis de défaut de conformité, cette « invitation » ne correspondait pas à la pratique commerciale courante (rapport sur la troisième session, annexe II, par. 79). Entre commerçants, les avis de défaut de conformité sont souvent adressés de manière officieuse et sans notification juridique des formalités consécutives. Par conséquent, exiger que chaque avis contienne une « invitation » c'est introduire un piège de procédure qui peut entraîner la perte de droits importants.

Article 40 (LUVI) [S.13]

Le vendeur ne peut pas se prévaloir des dispositions des articles 38 et 39 lorsque le défaut de conformité porte sur des faits qu'il connaissait ou ne pouvait pas ignorer et qu'il n'a pas révélés (sans changement).

COMMENTAIRE

92. Ce libellé est le même que celui de la LUVI et a été adopté sans changement par le Groupe de travail. L'article assouplit les exigences relatives à la dénonciation du défaut de conformité énoncées aux articles 38 et 39 lorsque le défaut de conformité porte sur des faits que le vendeur connaissait (ou ne pouvait pas ignorer) et qu'il n'a pas révélés. Le vendeur n'est pas raisonnablement fondé à exiger de l'acheteur qu'il l'avise de ces faits.

Note : emplacement des dispositions de fond sur le transfert de la propriété; possibilité de poursuivre plus avant le regroupement des dispositions de la LUVI relatives aux sanctions

93. La LUVI contient six séries distinctes de dispositions relatives aux sanctions qui se rapportent aux obligations de fond suivantes : 1) date de la délivrance (art. 26 à 29); 2) lieu de la délivrance (art. 30 à 32); 3) défaut de conformité (art. 41 à 49); 4) remise des documents (art. 51); 5) transfert de la propriété (art. 52 et 53); 6) autres obligations du vendeur (art. 55).

94. Le Groupe de travail, à sa troisième session, a fondu les deux premières séries de dispositions : 1) date de la délivrance et 2) lieu de la délivrance. Cette modification, dont les raisons sont résumées dans la note d'introduction qui précède l'article 24 (par. 27 à 29), semble avoir beaucoup contribué à la clarté et à l'unité du texte, tout en permettant de l'abrégé (les cinq articles 28 à 32 sont devenus inutiles). Il reste à savoir si ce regroupement peut se poursuivre.

95. Le Groupe de travail pourrait envisager de regrouper les six séries de dispositions susmentionnées relatives aux sanctions. Toutefois, il paraît prématuré de vouloir prendre une décision à ce sujet avant que les dispositions de fond concernant les obligations du vendeur et les diverses dispositions relatives aux sanctions puissent être considérées dans leur ensemble. Par conséquent, on a reproduit dans la présente étude (art. 24 à 27) les dispositions relatives aux sanctions de l'inexécution par le vendeur de ses obligations quant à la date et au lieu de la délivrance. Le Groupe de travail pourrait soit laisser les dispositions où elles se trouvent, soit les fondre dans un ensemble unique de sanctions, selon la suggestion faite aux paragraphes 158 à 176.

96. Toutefois, il ne semble pas que l'on puisse remettre à plus tard la question du regroupement des quatre autres séries de dispositions relatives aux sanctions de l'inexécution des obligations du vendeur. Comme il est indiqué au paragraphe 93, ces sanctions sont les suivantes : 3) défaut de conformité (art. 41 à 49); 4) remise des documents (art. 51); 5) transfert de la propriété (art. 52 et 53); et 6) autres obligations du vendeur (art. 55).

97. Il a déjà été fait allusion à ce problème (voir par. 21 ci-dessus) à propos de la suggestion d'un membre du Groupe de travail (A/CN.9/75/Add.1, annexe II), tendant à ce que la disposition de fond concernant la remise des documents se rapportant à la chose (art. 50) soit placée avec les articles se rapportant

¹⁴ Dans certaines législations nationales, le délai de prescription peut être très long : il existe des délais de 10, 20 et même 30 ans.

à la délivrance de la chose, en tant qu'article 23. Voir le commentaire à l'article 23, par. 21 à 26. En déplaçant ainsi cette disposition de fond unique, qui ne constitue qu'une seule phrase, on pourrait supprimer une section entière de la loi (la section II) et les dispositions qui ont trait aux sanctions relatives au point 4 ci-dessus.

98. Il semble qu'un tel regroupement s'annonce également dans la décision prise par le Groupe de travail à sa troisième session tendant à ce que toutes les dispositions de fond auxquelles s'appliquent les sanctions du point 6 ci-dessus soient transférées dans la section concernant la délivrance de la chose. D'après cette décision, les dispositions de l'article 54 concernant les dispositions contractuelles que le vendeur doit prendre lorsqu'il expédie la chose à l'acheteur formeront l'article 21. Voir le commentaire à l'article 21, paragraphes 17 et 18.

99. Il ne reste à examiner que les sanctions relatives au point 5 ci-dessus : transfert de la propriété (art. 52 et 53). Les observations faites par les membres du Groupe de travail étaient l'opinion selon laquelle il existe un rapport étroit entre l'obligation du vendeur de livrer une chose conforme et son obligation de garantir à l'acheteur la possession et la jouissance paisible de la chose. Par conséquent, il est difficile de trouver des raisons pour traiter séparément et de manière différente des sanctions concernant : i) la délivrance de boîtes vides ou de marchandises sans valeur; et ii) la délivrance d'une chose que l'acheteur ne peut pas conserver parce qu'elle appartient à un tiers.

100. C'est pourquoi les articles 41 à 48 sur les sanctions du défaut de conformité ne figurent pas à ce point de l'étude et sont laissés de côté jusqu'à ce que les dispositions concernant les obligations de fond du vendeur aient été présentées. En fait, ces dispositions de fond ne représentent qu'un seul article : l'article 52 sur le transfert de la propriété.

101. La structure de la LUVI qui a été fortement critiquée pour sa complexité et pour les répétitions qu'elle contient en serait donc simplifiée. Une catégorie importante de dispositions de fond serait regroupée. Les règles qui indiquent ce que *doit faire* le vendeur sont des dispositions d'intérêt primordial pour les commerçants. En libérant ces règles des complexités et des répétitions qui s'attachent aux dispositions énonçant des sanctions, on rendrait la loi plus facilement compréhensible pour ceux qu'elle intéresse directement. Ce regroupement, en supprimant les répétitions, raccourcirait également le texte de la loi, résultat auquel le Groupe a déjà contribué en fusionnant les dispositions relatives aux sanctions qui concernent la date et le lieu de la délivrance (voir la note d'introduction qui précède l'article 24, par. 27 à 29).

102. L'interruption dans la numérotation entre les articles 40 et 52 s'explique comme suit :

a) *Articles 41 à 48* : suivent l'article 52 pour les raisons mentionnées ci-dessus, aux paragraphes 93 à 101.

b) *Article 49* : supprimé par le Groupe de travail à la suite d'une décision de la CNUDCI (rapport de la Commission sur les travaux de sa troisième session,

A/8017, par. 34); rapport du Groupe de travail sur sa troisième session, annexe I, par. 31;

c) *Article 50* : révisé et transféré à l'article 23 (voir par. 21 à 26 et 97);

d) *Article 51* : des dispositions distinctes pour les sanctions du défaut de remise des documents ne seront plus nécessaires si les dispositions de fond de l'article 50 sont placées dans la section I sur la délivrance de la chose. (Voir par. 97.)

Article 52 (modifié de manière à exprimer sous une forme affirmative l'obligation de fond du vendeur) [S.14]

[1. Le vendeur est tenu de livrer 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.]

[2. (Pour le texte du paragraphe 2 qui pourrait être ajouté, voir le paragraphe 108 *infra*.)]

COMMENTAIRE

103. L'article 52 de la LUVI a donné lieu à de nombreuses critiques (rapport sur la troisième session, annexe II, par. 128 à 138; A/CN.9/WG.2/WP.10*, par. 71 à 76 et Add.1 et annexe XIV.) Le Groupe de travail, à sa troisième session, a différé toute action concernant ces articles.

104. Un problème qui retient tout d'abord l'attention est le fait que l'article 52 n'énonce pas sous forme de règle générale ou de principe l'obligation du vendeur de livrer une chose libre de droits ou de prétentions de la part de tiers. Au lieu d'énoncer l'obligation du vendeur, l'article 52 commence par formuler l'obligation de l'acheteur (la partie lésée) d'aviser le vendeur et de lui adresser certaines demandes. Les règles de l'article 52 de la LUVI vise le cas où le vendeur : a) fait droit à la demande (par. 2); et b) ne fait pas droit à la demande (par. 3). Malgré sa complexité, cet énoncé est incomplet puisque dans certains cas il n'est pas nécessaire de faire une demande. Ainsi, aux termes du paragraphe 1 de l'article 52 de la LUVI, il n'y a pas lieu de faire de demande si le vendeur connaît déjà l'existence du droit ou de la prétention du tiers — hypothèse qui semble être un cas courant. La LUVI ne prévoit pas expressément de règles (ou de sanctions) en pareil cas, et il est difficile de déduire ces règles puisque la loi n'énonce pas une règle générale ou un principe stipulant que la chose doit être libre de droits ou de prétentions d'un tiers. Il paraît évident qu'il faut remédier à cette lacune de la loi¹⁵. Le paragraphe 1 de la nouvelle version mentionnée ci-dessus formulerait le principe général qui semble correspondre à ce que les auteurs de la LUVI ont voulu exprimer.

105. Un autre problème sur lequel il y a lieu de s'arrêter est celui du but et de l'effet des demandes visées à

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A, 3.*

¹⁵ A sa troisième session, le Groupe de travail a été saisi d'un projet de disposition qui tendait, semble-t-il, à résoudre ce problème. Voir rapport, annexe II, par. 137.

l'article 52. L'analyse des termes de cet article aboutit à certaines constatations surprenantes. Bien que les droits de l'acheteur semblent dépendre de ce qu'il fait une demande expresse, une telle demande (à la différence de l'avis du défaut de conformité de la chose, selon les articles 28 à 39) n'a pas besoin d'être faite « dans un bref délai », ni dans « un délai raisonnable », ni dans aucune limite de temps fixée. Il existe probablement de bonnes raisons pour ne pas imposer un délai pour ce type de demande¹⁶. Toutefois, si l'on ne fixe pas un délai, il est difficile de comprendre au fond pourquoi l'acheteur est tenu d'aviser le vendeur. Si l'acheteur intente une action en dommages-intérêts pour cause d'éviction, et que le vendeur déclare que la procédure est défectueuse puisqu'aucune demande n'a été faite, l'acheteur peut alors faire la « demande » requise et (selon les règles de procédure modernes) modifier ses conclusions de façon à y introduire l'élément manquant.

106. On pourrait penser que le but de l'avis et de la demande que l'acheteur doit adresser au vendeur aux termes de l'article 52 est de prévenir le vendeur qu'il doit réparer le défaut ou sinon qu'il s'expose à voir le contrat résolu. Dans d'autres parties de la LUVI, ce principe du *Nachfrist* (délai supplémentaire) est utilisé pour dissiper l'ambiguïté du critère de la « contravention essentielle » — critère dont dépend généralement la résolution du contrat. Ainsi, lorsque le vendeur ne s'exécute pas dans un délai raisonnable fixé par l'acheteur, celui-ci a le droit de résoudre le contrat — lorsque le vendeur est en défaut en ce qui concerne la date (LUVI, art. 27, par. 2), le lieu (LUVI, art. 31, par. 2) ou la conformité de la chose (LUVI, art. 44, par. 2). Toutefois, la demande prévue par l'article 52 de la LUVI n'a pas cet effet de clarification. Le paragraphe 3 stipule que « Faute par le vendeur de faire droit à cette demande, l'acheteur peut, s'il en résulte une contravention essentielle au contrat, déclarer la résolution de celui-ci ». A la différence des dispositions des articles 27, paragraphe 2, 31, paragraphe 2, et 44, paragraphe 2, reproduites ci-dessus, le fait que le vendeur ne donne pas suite à la demande ne confère pas à l'acheteur le droit de déclarer la résolution du contrat, et les droits des parties dépendront de l'application de la définition générale de la « contravention essentielle » (art. 10).

107. A l'analyse, il semble bien que les dispositions compliquées de l'article 52 se ramènent à peu de chose quant au fond, tout en présentant de nombreux risques de confusion et de litige. Il semblerait préférable d'énoncer l'obligation du vendeur de délivrer une chose libre de droits et de prétentions en termes généraux

et sous une forme affirmative et d'avoir recours aux sanctions générales lorsque cette obligation n'est pas respectée. Selon les dispositions ci-après relatives aux sanctions, l'inexécution par le vendeur de l'obligation qui lui incombe aux termes de l'article 51 donnerait à l'acheteur (selon l'article 41) le droit d'obtenir des dommages-intérêts. Si l'acheteur donne au vendeur un délai raisonnable pour libérer la chose des droits ou prétentions qui s'y rattachent, le fait que le vendeur ne remédie pas à cet état de choses équivaldrait à une contravention essentielle au contrat donnant à l'acheteur le droit de déclarer la résolution du contrat (art. 43 et 44) [R.3].

108. La discussion qui précède montre les avantages qu'il y aurait à ramener les règles en la matière à un énoncé bref et général de l'obligation du vendeur — obligation à laquelle s'appliqueraient des dispositions regroupées et unifiées en matière de sanctions. Toutefois, on pourrait envisager de conserver l'exigence d'une « demande » comparable à celle qui figure à l'article 52 de la LUVI. (Pour les raisons indiquées au paragraphe 104 ci-dessus, il est essentiel de remanier l'article 52 de manière à énoncer en termes généraux l'obligation du vendeur de veiller à ce que la chose soit libre de droits ou de prétentions d'un tiers, ce qui comblerait la lacune actuelle de l'article 52 pour ce qui est des cas où aucune « demande » n'est nécessaire, le vendeur ayant déjà connaissance du droit ou de la prétention du tiers.) On pourrait conserver la substance des dispositions relatives à la « demande » de l'article 52 de la LUVI dans le second paragraphe qui se lirait comme suit :

*Addition possible au texte modifié
de l'article 52 (S.14)*

2. L'acheteur doit, à moins que le vendeur ne connaisse déjà la situation, dénoncer à ce dernier le droit ou la prétention du tiers et lui demander d'y remédier, dans un délai raisonnable, ou de lui délivrer des choses nouvelles libres de tout droit ou prétention d'un tiers. Si le vendeur ne fait pas droit à cette demande dans le délai requis, il y a contravention essentielle au contrat.

109. Il n'est pas facile de reformuler sous une forme acceptable l'exigence d'une « demande » que contient l'article 52. La première phrase, qui se fonde sur le libellé actuel de l'article 52, n'élimine pas les difficultés inhérentes à ce libellé : quel est l'effet pratique de l'exigence d'une demande? (En d'autres termes, qu'arrive-t-il s'il n'y a pas de demande? Voir le paragraphe 105.) La deuxième phrase du nouveau paragraphe 2 indiquerait une importante conséquence d'une demande de « réparation » : le fait de ne pas y donner suite constituerait une contravention essentielle, ce qui habiliterait l'acheteur à déclarer la résolution du contrat.

110. Il y a lieu de noter les points suivants : 1) la deuxième phrase proposée modifierait la règle qu'énonce actuellement l'article 52 (voir par. 106); 2) en procédant à ces modifications, on rendrait l'article conforme aux autres parties de la LUVI [art. 27, par. 2, 31, par. 2, 44, par. 2, principe du *Nachfrist* (délai supplémentaire)] où le fait de ne pas donner droit à une demande

¹⁶ On se rappellera que, conformément à l'article 39 de la LUVI « l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir » d'un défaut de conformité de la chose s'il n'a pas dénoncé ce défaut au vendeur « dans un délai raisonnable ». Certaines raisons importantes pour lesquelles il est nécessaire de dénoncer un défaut de conformité (par exemple la conservation d'échantillons de la chose en cas de litige éventuel) ne s'appliquent pas à un droit ou à une prétention concernant la chose. Priver l'acheteur de tous les droits découlant de la section à l'examen — ce qui l'obligerait à payer pour une chose dont il est évincé par un tiers — paraîtrait rigoureux par comparaison avec le besoin qu'a le vendeur d'être avisé.

analogue constitue une contravention essentielle du contrat; 3) la règle de l'article 52 de la LUVI, selon laquelle l'acheteur doit, même en cas de contravention essentielle, offrir expressément au vendeur la possibilité de réparer le défaut de conformité avant de déclarer la résolution du contrat, est conservée dans la nouvelle version proposée; cette règle, toutefois, n'est pas en accord avec la protection accordée à l'acheteur en cas de défaut de conformité de la chose.

Section IV. — Sanctions de l'inexécution des obligations du vendeur quant à la conformité de la chose, au transfert de la propriété et autres questions connexes

Note d'introduction

111. A sa troisième session, le Groupe de travail a examiné et remanié certaines dispositions des articles 41 à 49 de la LUVI. Ce groupe d'articles forme la section I-2-C de la LUVI, intitulée « Sanctions du défaut de conformité ». Pour des raisons qui ont déjà été exposées précédemment (par. 27 à 29 et 44), il semble que le Groupe de travail envisagerait d'étendre l'application de ces sanctions à l'inexécution de celles des obligations de fond du vendeur qui n'ont pas été transférées à la section I relative à la délivrance de la chose. A la suite des remaniements opérés par le Groupe de travail à sa troisième session et de remaniements consécutifs, il n'est qu'une seule autre disposition de fond — celle de l'article 52 de la LUVI sur le transfert de la propriété — à laquelle les sanctions des articles 41 et suivants puissent être applicables.

112. A cette fin, il faudrait placer les articles 41 et suivants après l'article 52. Pour faciliter les comparaisons avec les dispositions du texte original de la LUVI, les articles n'ont pas été renumérotés. Cependant, après le numéro de l'article de la LUVI, les dispositions concernant les sanctions portent une désignation supplémentaire : (R.1), (R.2), etc. (*remedy*).

Article 41 (WG.III) [R.1]

Lorsque l'acheteur a régulièrement dénoncé le défaut de conformité au vendeur, il peut :

- a) Exercer les droits prévus aux articles 42 à 46;
- b) Réclamer les dommages-intérêts prévus à l'article 82 ou aux articles 84 à 87.

COMMENTAIRE

113. Le texte ci-dessus a été rédigé par le Groupe de travail à sa troisième session (rapport de la troisième session, annexe I, par. 24; annexe II, par. 82 à 85). Comme l'article 41 de la LUVI, cette disposition sert en quelque sorte d'« index » aux autres articles et indique la relation qui existe entre les différents types de sanctions.

114. L'article 41 remanié suit de près le texte remanié de l'article 24, qui énumère les sanctions possibles en cas d'inexécution des obligations du vendeur quant à la date ou au lieu de délivrance. Voir le commentaire relatif à l'article 24.

115. Si le Groupe de travail décidait de faire figurer la disposition relative à l'obligation du vendeur de délivrer une chose libre de tout droit ou prétention de la part d'un tiers (art. 52) parmi les dispositions sur la délivrance d'une chose conforme quant à la qualité, il serait souhaitable d'étendre la portée du membre de phrase d'introduction, qui pourrait se lire comme suit :

« [1] Lorsque le vendeur n'a pas exécuté ses obligations en vertu des articles 33 (S.7) à... (S.14)¹⁷, l'acheteur peut... »

116. On notera que le texte ci-dessus ne se réfère pas à l'exigence d'une dénonciation prévue par l'article 39. Le libellé que le Groupe de travail a emprunté à l'article 41 de la LUVI semble impliquer qu'une dénonciation est nécessaire dans tous les cas, tandis que l'article 40 précise les cas dans lesquels une dénonciation n'est pas nécessaire. Il est douteux que les règles générales concernant les sanctions doivent (ou puissent) se référer à toutes les règles qui régissent le droit de l'acheteur à réparation. Si, toutefois, il était décidé qu'une référence expresse aux dispositions relatives à la dénonciation était nécessaire, il conviendrait d'ajouter un second paragraphe ainsi conçu :

« 2. L'exercice de ces droits et actions est subordonné aux dispositions des articles 39 et 40¹⁸ relatives à la dénonciation au vendeur. »

Article 42 (WG.III) [R.2]

L'acheteur conserve le droit à l'exécution du contrat, à moins qu'il n'ait déclaré la résolution du contrat conformément à la présente Loi.

COMMENTAIRE

117. Le paragraphe 1, alinéas a, b et c de l'article 42 de la LUVI prévoyait trois cas dans lesquels « l'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat ». Cette disposition de la LUVI répond à la question suivante : le tribunal doit-il ordonner l'exécution forcée — par opposition à l'octroi de dommages-intérêts en réparation du préjudice subi par l'acheteur du fait de l'inexécution?

118. A la troisième session du Groupe de travail, plusieurs représentants ont exprimé l'avis que l'article 42 de la LUVI limitait inutilement le droit de l'acheteur d'exiger l'exécution; on a également fait valoir que cet article était inutilement complexe (rapport de la troisième session, annexe II, par. 88).

119. Il convient également de noter que l'article 42 de la LUVI, ainsi que d'autres dispositions de cette

¹⁷ Si le Groupe de travail décidait d'étendre davantage encore la portée des dispositions concernant les sanctions, la référence à certains articles particuliers pourrait être remplacée par la formule « conformément au contrat et à la présente Loi ».

¹⁸ On part du principe que le défaut de dénonciation n'entraîne pas pour l'acheteur la déchéance du droit de réclamer des dommages-intérêts en cas d'inexécution de l'obligation du vendeur de délivrer une chose libre de tout droit ou prétention de la part d'un tiers. Voir le paragraphe 105 et la note de bas de page correspondant à ce paragraphe.

loi qui prévoient le droit d'« *exiger* » l'exécution (par exemple les articles 26, 27, 30, 34, 61 et 62 de la LUVI), sont soumis à une importante réserve. L'article 16 appelle l'attention sur l'article VII de la Convention de 1964 à laquelle la Loi uniforme est annexée. L'article VII de la Convention prévoit que lorsque, selon les règles de la Loi uniforme, une partie « a le droit d'exiger de l'autre l'exécution » :

« ... aucun tribunal *ne sera tenu* de prononcer l'exécution en nature ou de faire exécuter un jugement prononçant l'exécution en nature hors les cas où il le ferait en vertu de son propre droit pour *des contrats de vente semblables non régis par ladite loi*. »

120. En conséquence, plusieurs dispositions complexes de la LUVI qui prétendent accorder le droit d'exiger l'exécution (art. 26, 27, 30, 31, 42, 61 et 62) et dans certains cas limiter l'exercice de ce droit (art. 25) se ramènent pratiquement à ceci : le « droit » d'exiger l'exécution en vertu de la LUVI est subordonné aux règles du for devant lequel l'action est portée¹⁹.

121. La complexité des dispositions détaillées de la LUVI sur le « droit d'exiger l'exécution » a conduit le Groupe de travail à supprimer ces dispositions des articles 24 à 27 relatifs à la date et au lieu de la délivrance. En revanche, comme il a été indiqué dans le commentaire relatif à l'article 25, les projets d'articles rédigés par le Groupe de travail à sa troisième session utilisent l'expression « conserve le droit à l'exécution du contrat ». La même formule est utilisée dans la version simplifiée de l'article 42, reproduite ci-dessus. Cette modification apportée par le Groupe de rédaction ne préjuge en rien la question de savoir si le tribunal doit prononcer l'exécution forcée. (Voir rapport de la troisième session, annexe II, par. 39.)

122. La stipulation de l'article 42 révisé selon laquelle « L'acheteur conserve le droit à l'exécution du contrat » peut soulever des problèmes d'interprétation, compte tenu notamment de la fin de la phrase : « à moins qu'il n'ait déclaré la résolution du contrat conformément à la présente loi ». Selon la LUVI (et selon la révision du Groupe de travail), une déclaration de résolution n'interdit pas l'obtention de dommages-intérêts. Voir l'article 41 2) de la LUVI. Par conséquent, lorsque la nouvelle version parle d'un « droit à l'exécution » dont le titulaire est déchu lorsqu'il a déclaré la résolution du contrat, il ne peut s'agir d'un droit qui pourrait se traduire par l'obtention de dommages-intérêts. Or, comme nous l'avons vu, de par la formule utilisée il apparaît que les auteurs n'ont pas eu l'intention de faire du droit en question un droit susceptible d'exécution forcée — c'est-à-dire un droit « d'exiger

l'exécution », et il est difficile de trouver un troisième sens possible à ces mots.

123. Les articles qui énoncent les sanctions mises à la disposition de l'acheteur devraient prévoir cette sanction particulière qu'est l'exécution forcée, au sens où l'entend l'article 42 de la LUVI lorsqu'il stipule que « l'acheteur peut *exiger* du vendeur l'exécution du contrat ». Le fait que le groupe d'articles qui est consacré aux sanctions mises à la disposition de l'acheteur ne fasse pas mention de cette sanction particulière pourrait conduire à penser que la possibilité d'exiger l'exécution du contrat n'est plus admise dans la version révisée de la loi, contrairement aux intentions du Groupe de travail.

124. Une question qui doit être préalablement résolue est celle de savoir si le Groupe de travail désire s'en tenir à la position adoptée par l'article 16 de la LUVI et par l'article VII de la Convention selon laquelle le droit d'exiger l'exécution du contrat ne s'exerce que dans les limites posées par les règles de procédure du for. Dans l'affirmative, on pourrait envisager de remanier l'article 42 de la façon suivante :

Article 42 [variante A]

1) L'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat lorsque le tribunal prononcerait l'exécution en nature en vertu de son propre droit pour des contrats de vente semblables non régis par la Loi uniforme. (Voir art. 16 de la LUVI et art. VII de la Convention de 1964.)

2) Toutefois, l'acheteur ne peut exiger du vendeur l'exécution du contrat si un achat de remplacement est conforme aux usages et raisonnablement possible. (Voir art. 25 et 42 1), c, de la LUVI.)

125. Dans la pratique, la variante A aurait des effets qui seraient très proches de ceux qui découlent actuellement de l'application combinée de plusieurs articles de la LUVI et de l'article VII de la Convention portant Loi uniforme. Cependant, le libellé proposé serait plus souple et plus simple que celui de la version originale de la LUVI, laquelle exige du lecteur qu'il prenne connaissance de plusieurs dispositions détaillées pour s'apercevoir, en fin de compte, que les droits découlant de ces dispositions peuvent se trouver annulés par une disposition de la convention de base.

126. Si le Groupe de travail estime qu'il n'y a pas lieu de subordonner, comme le fait la LUVI, le droit à l'exécution du contrat aux règles du for, une formule simplifiée telle que celle qui est suggérée ci-après pourrait être envisagée :

Article 42 [variante B]

L'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat, à moins qu'un achat de remplacement ne soit conforme aux usages et raisonnablement possible. (Voir les articles 25 et 42 1), c, de la LUVI.)

127. Il est difficile de formuler le droit d'exiger l'exécution du contrat d'une manière qui soit généralement acceptable. Il ne faut cependant pas surestimer l'importance pratique de ce « droit ». Pour obtenir l'exécution dudit droit, il faut accepter les retards

¹⁹ Techniquement, la règle est plus complexe : la Loi uniforme prévoit un « droit » d'exiger l'exécution, mais aucun tribunal « ne sera tenu de prononcer l'exécution en nature ou de faire exécuter un jugement prononçant l'exécution en nature » si cela n'est pas conforme à son propre droit. En pratique, cela revient donc à dire que le *droit* d'exiger l'exécution ne peut être plus étendu que celui qui est admis par le droit national. Dans certains cas, la LUVI peut même restreindre le droit d'exiger l'exécution au regard des règles du for, et cela lorsque le droit national prévoit l'exécution en nature et que la LUVI ne le fait pas.

qu'implique un procès. Le vendeur qui refuse d'exécuter le contrat cherchera généralement à se justifier, en invoquant par exemple un malentendu sur la qualité requise ou un défaut de paiement par l'acheteur, et l'acheteur peut difficilement compter qu'une décision définitive aura été rendue par les juridictions d'instance et d'appel et, le cas échéant, que l'exécution forcée aura été obtenue dans des délais compatibles avec ses besoins commerciaux. Il préférera vraisemblablement passer un autre marché, et si de ce fait il subit un préjudice, il peut intenter une action en dommages-intérêts sans que son activité commerciale s'en trouve interrompue²⁰. C'est pourquoi, même dans les systèmes juridiques où l'exécution forcée est théoriquement exigible dans la règle des cas, cette sanction est rarement demandée en justice. Dans la pratique, la menace d'une action en dommages-intérêts (et la perte de la confiance de l'acheteur et d'autres partenaires commerciaux) semble être beaucoup plus efficace que la menace d'une action en exécution forcée.

Article 43 (WG.III, variante C modifiée, amalgame des articles 43 et 44 de la LUVI) [R.3]

1. L'acheteur peut, en adressant dans un bref délai une notification à cet effet au vendeur, déclarer la résolution du contrat, lorsque l'inexécution par le vendeur de ses obligations, énoncées aux articles 33 (S.7) à 52 (S.14), constitue une contravention essentielle au contrat.

2. Le vendeur peut toutefois, après la date fixée pour la délivrance de la chose, soit délivrer toute partie ou quantité manquante ou de nouvelles choses conformes au contrat, soit réparer tout autre manquement à ses obligations, énoncées aux articles 33 (S.7) à 52 (S.14), mais seulement si le retard à prendre ces mesures ne constitue pas une contravention essentielle au contrat [et si ces mesures ne causent à l'acheteur ni inconvénients ni frais déraisonnables].

3. Bien que l'inexécution par le vendeur de ses obligations, énoncées aux articles 33 (S.7) à 52 (S.14), ne constitue pas une contravention essentielle, l'acheteur peut fixer pour cette exécution un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Si, à l'expiration de ce délai supplémentaire, le vendeur n'a pas exécuté son obligation, l'acheteur peut, en adressant dans un bref délai une notification à cet effet au vendeur, déclarer la résolution du contrat.

COMMENTAIRE

128. Les articles 43 et 44 de la LUVI traitent de la question suivante : dans quelles circonstances l'acheteur a-t-il le droit de refuser de recevoir (ou de garder) la chose en raison de son défaut de conformité au contrat? Le droit de refuser la chose a des conséquences juridiques et pratiques importantes : 1) l'acheteur

n'est pas tenu de payer le prix convenu²¹; 2) les coûts et les risques de la reprise de la chose sont à la charge du vendeur; 3) la perte résultant d'une diminution du prix de la chose sur le marché, qui serait normalement, aux termes du contrat, à la charge de l'acheteur, doit être supportée par le vendeur²². Aux termes de la LUVI, ces droits peuvent découler du droit de « déclarer la résolution du contrat »²³.

129. A sa troisième session, le Groupe de travail a étudié les articles 43 et 44 de la LUVI de façon très approfondie. Plusieurs représentants ont été d'avis que les règles concernant les circonstances dans lesquelles l'acheteur peut refuser la chose étaient complexes et difficiles à suivre, et que certaines des dispositions en question semblaient faire double emploi et être superflues (rapport de la troisième session, annexe II, par. 99 et 100). Un groupe de rédaction a préparé trois variantes d'un texte contenant l'essentiel des dispositions de ces articles. Le Groupe de travail a décidé d'ajourner l'examen de ces articles jusqu'à sa prochaine session (*ibid.*, par. 105). Le texte de ces trois variantes (désignées par les lettres A, B et C) figure dans le rapport du Groupe de travail (annexe, I, par. 26).

130. Le Groupe de travail a examiné une importante question de principe qui peut être analysée dans le contexte de l'exemple suivant : une machine importante et coûteuse est livrée à l'acheteur à la date fixée dans le contrat pour la délivrance. Une fois installée, la machine ne fonctionne pas en raison d'un défaut de l'un de ses éléments. Le vendeur propose de remplacer la pièce défectueuse dans un délai d'une semaine. Si la pièce défectueuse n'est pas remplacée (et seul le vendeur est en mesure de la fournir), la machine n'a aucune valeur

²¹ Il va sans dire que l'action en dommages-intérêts qui pourrait servir à limiter ou à faire disparaître l'obligation de payer le prix ne dépend pas du droit qu'a l'acheteur de refuser d'accepter (ou de garder) la chose.

²² On notera que les conséquences 2 et 3 découlent de la conclusion selon laquelle l'acheteur n'est pas tenu de payer le prix convenu.

²³ La résolution de plein droit (c'est-à-dire la résolution sans déclaration) n'est pas prévue par la LUVI dans le contexte du défaut de conformité de la chose. A propos de la suppression de la notion de résolution de plein droit dans d'autres parties de la Loi, voir le commentaire relatif à l'article 25. Dans le texte anglais, le Groupe de travail a placé entre crochets le terme [*avoided*] pour indiquer qu'un autre terme (tel que « *cancelled* ») pourrait être préférable. Voir, au paragraphe 38, le commentaire relatif à l'article 25.

Dans certains contextes, la LUVI mentionne le droit de l'acheteur de « refuser » la chose. [Voir, dans la LUVI, l'article 29 (délivrance avant la date déterminée) et l'article 92 (garde de la chose)]. L'un des problèmes que pose la LUVI est la question de savoir si l'acheteur peut à la fois a) refuser la chose défectueuse et b) exiger du vendeur qu'il fournisse une chose conforme au contrat. Plusieurs dispositions de la LUVI mettent en opposition la « résolution » du contrat et le droit d'« exiger l'exécution » du contrat. [Voir, dans la LUVI, les articles 24 l), a et b; 25; 30 l); 41 l), a et b; 42 2); 44 2).] Cette opposition est séduisante du point de vue du style, mais elle suscite des difficultés d'application pratique, particulièrement du fait que l'acheteur peut avoir à décider rapidement s'il entend refuser la chose, bien avant de savoir s'il réussira à obliger le vendeur à exécuter le contrat en délivrant une chose conforme au contrat. La plupart, sinon la totalité, de ces problèmes pratiques ont été résolus par les modifications que le Groupe de travail a adoptées à titre provisoire.

²⁰ Il est encore plus difficile dans la pratique d'obtenir l'exécution forcée dans un pays étranger que lorsque les parties résident dans le même pays.

pour l'acheteur. Mais ce retard d'une semaine n'a qu'une importance relativement limitée pour l'acheteur. Dans des circonstances semblables, lorsque le défaut (en supposant qu'il ne soit pas réparé) est d'une gravité telle qu'il constitue une « contravention essentielle » au contrat mais que le retard intervenu dans la réparation ne constituerait pas une « contravention essentielle », l'acheteur peut-il déclarer la résolution du contrat ?

131. Si l'on s'en tient à l'article 43 de la LUVI, il faudrait répondre à cette question par la négative. Le paragraphe 1 de l'article 43 de la LUVI stipule que l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat « si le défaut de conformité ainsi que le défaut de délivrance à la date déterminée constituent des contraventions essentielles au contrat ». Dans le cas susmentionné, le fait qu'une machine conforme au contrat n'ait été fournie qu'une semaine après la date fixée ne constituait pas une contravention essentielle, et partant, l'un des éléments indispensables à la résolution du contrat manquait.

132. Il y a lieu de noter que la disposition précitée de l'article 43 de la LUVI est fondée sur l'hypothèse que, en évaluant la gravité d'une contravention au contrat commise par le vendeur, il faut envisager la situation dans son ensemble et qu'il n'est pas possible d'isoler le défaut de conformité de la chose de la date de l'exécution. Ce même principe est illustré au paragraphe 1 de l'article 44 de la LUVI, qui stipule que « dans les cas non prévus à l'article précédent [art. 43] » (c'est-à-dire dans les cas où le défaut de conformité de la chose ou le retard ne constitue pas une contravention essentielle) le vendeur « conserve, après la date déterminée » le droit de « réparer » le défaut de la chose. (Pour ce faire, le vendeur peut, soit délivrer les choses manquantes ou de nouvelles choses conformes au contrat, soit réparer le défaut, pourvu que ces opérations ne causent à l'acheteur « ni inconvénients ni frais déraisonnables ».)

133. Il y a lieu de noter que les articles 43 et 44 1) de la LUVI permettent d'évaluer avec une certaine unité dans la méthode la gravité de la contravention au contrat commise par le vendeur, en fonction tant du défaut de conformité de la chose que du retard intervenu dans l'exécution. Des arguments très solides militent en faveur de cette unité de méthode. Il est vrai que, comme les représentants l'ont fait observer, le libellé en est complexe (rapport de la troisième session, annexe II, par. 93 et 94). Cependant, cette complexité résulte du fait que la LUVI traite en un endroit des sanctions du retard dans l'exécution (art. 24 et suivants) et en un autre endroit des sanctions du défaut de conformité de la chose (art. 41 et suivants). Si les articles 43 et 44 se recoupent et sont si détaillés, c'est notamment en raison de la nécessité d'établir des liaisons entre ces deux parties du système de sanctions de la LUVI. Tant que des régimes de sanctions distincts sont prévus pour le retard dans l'exécution et le défaut de conformité de la chose, ce rapprochement est nécessaire. Comme on l'a vu dans l'exemple donné plus haut, on ne peut prendre de décision réaliste quant à la résolution du contrat que si l'on envisage avec unité les deux éléments de l'ensemble de la situation : la gravité du défaut de

conformité et le temps nécessaire pour y remédier. C'est cette méthode qui a été retenue dans les variantes du texte préparé par le groupe de rédaction²⁴, ainsi que dans le texte légèrement modifié de la variante C qui a été reproduit ci-dessus.

134. Cette dernière variante regroupe les dispositions des articles 43 et 44 de la LUVI. Comme on l'a noté, ces deux articles traitent d'une question unique qui est celle de savoir dans quelles circonstances l'acheteur peut refuser d'accepter (ou de garder) la chose en raison de son défaut de conformité (c'est-à-dire dans quelles circonstances il peut « déclarer la résolution du contrat »). En voulant, dans la LUVI, séparer en deux articles les règles applicables en la matière, on a été amené à prévoir des renvois réciproques entre ces deux articles, et on a abouti à un texte que les membres du Groupe de travail ont considéré comme excessivement complexe.

135. Le premier paragraphe du texte ci-dessus cherche à énoncer la règle de base en termes simples et généraux. En parlant de l'inexécution d'obligations découlant d'articles spécifiés (plutôt qu'en parlant du défaut de conformité de la chose), on surmonte deux difficultés : a) la complexité qui provient des références qui sont faites, à l'article 43 de la LUVI, aux problèmes interdépendants du temps et du défaut de conformité ; b) la nécessité d'harmoniser la disposition relative au transfert de propriété (art. 52) et les articles concernant les vices de la chose²⁵.

136. Le deuxième paragraphe est fondé sur le paragraphe 1 de l'article 44 de la LUVI. Des dispositions semblables figurent également dans la variante B [art. 43 1)] et dans la variante C [art. 43 2)]²⁶. La fin de ce paragraphe indique deux circonstances dans lesquelles le vendeur ne peut pas « réparer » une délivrance défectueuse après la date fixée pour la délivrance de la chose. La première est le cas où le retard constitue une contravention essentielle au contrat, restriction

²⁴ Voir rapport de la troisième session, annexe I, par. 26. La nécessité de tenir compte à la fois du facteur temps et du défaut de conformité est expressément prévue dans la variante B [art. 43 1) et art. 44 2) a)] et dans la variante C [art. 43 2)]. La même unité de méthode paraît implicite dans la variante A, qui stipule que l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat « si la délivrance » d'une chose non conforme au contrat constitue une contravention essentielle au contrat. Le terme général « délivrance » peut être interprété largement de façon à englober tous les aspects de la délivrance (c'est-à-dire à la fois pour ce qui est de la date et de la qualité) ou comme ne visant que le caractère défectueux de la chose.

²⁵ Voir plus haut, par. 93 à 110. Dans un souci de simplicité, le présent projet stipule que la notification doit être adressée dans un « bref délai » sans ajouter que la notification doit être adressée dans un bref délai « après le moment où il [l'acheteur] a constaté ou aurait dû constater » les faits qui constituent une contravention au contrat de la part du vendeur. Le sens à donner à cette expression paraît être indiqué par la définition de l'expression « bref délai » à l'article 11 de la LUVI qui, selon la version établie par le Groupe de travail, exige qu'un acte soit accompli « dans un délai aussi court que pratiquement possible dans les circonstances ». Voir également l'article 38 pour ce qui est du moment où la chose doit être examinée.

²⁶ Pour les raisons indiquées plus haut, à la note 24, un résultat semblable est peut-être implicite dans la variante A.

qui est expressément prévue à l'article 43 de la LUVI. La deuxième est le cas où la « réparation » tardive cause à l'acheteur des inconvénients ou des frais déraisonnables, restriction prévue au paragraphe 1 de l'article 44 de la LUVI²⁷. Cette deuxième restriction fait probablement double emploi avec la première : si l'exécution tardive cause à l'acheteur « des inconvénients ou des frais déraisonnables », le retard lui-même constituerait sans doute une « contravention essentielle au contrat »²⁸. Aussi a-t-on placé entre crochets la fin du texte proposé pour le paragraphe 2 de l'article 43. D'un autre côté, il se peut que le Groupe de travail parvienne à la conclusion que cette deuxième restriction doit être maintenue pour insister encore davantage sur les limites imposées à la « réparation » par le vendeur, spécialement dans les cas où la chose délivrée à l'acheteur doit être remplacée ou réparée²⁹. Mais même si cette deuxième restriction est maintenue, il semble que le paragraphe 2 du texte proposé énonce d'une façon plus claire les règles régissant la « réparation » d'une exécution défectueuse que les dispositions réparties entre l'article 43 et le paragraphe 1 de l'article 44 de la LUVI.

137. Le troisième paragraphe du texte proposé est fondé sur le paragraphe 2 de l'article 44 de la LUVI; il reprend pour l'essentiel une des dispositions les plus importantes et les plus satisfaisantes de la LUVI : la possibilité qui est donnée à la partie victime d'une contravention au contrat de définir les circonstances dans lesquelles une exécution ultérieure sera acceptable. [Ce principe du *Nachfrist* (délai supplémentaire) a également été employé dans la LUVI à l'article 27 2) (date de la délivrance) et à l'article 31 2) (lieu de la délivrance); ces dispositions ont été regroupées par le Groupe de travail dans la nouvelle version du paragraphe 2 de l'article 26 qui figure plus haut.] Ce principe est énoncé dans chacune des trois variantes proposées pour les articles 43 et 44 et semble avoir reçu l'agrément du Groupe de travail. La version proposée suit de près le libellé du paragraphe 2 de l'article 44 de la LUVI, sous réserve de quelques modifications visant à préciser les liens entre cette disposition et celles qui précèdent et à tenir compte d'autres décisions du Groupe de travail³⁰.

²⁷ C'est notamment parce que la LUVI a divisé les règles applicables à ce problème précis en deux articles différents que l'on a critiqué ces dispositions comme étant trop complexes pour pouvoir être appliquées en pratique.

²⁸ Le Groupe de travail n'a pas pris de décision définitive au sujet de la définition de la « contravention essentielle », à l'article 10 de la LUVI. Il semble cependant probable que, quelle que soit la définition qui sera retenue en définitive, toute exécution causant des inconvénients ou des frais déraisonnables constituerait une contravention essentielle.

²⁹ Du point de vue du style, il serait plus simple d'exprimer ces restrictions comme suit : « ... à moins que le retard à prendre ces mesures ne constitue une contravention... », etc. La tournure « mais seulement si... » peut cependant être préférable pour insister sur l'importance que revêtent les restrictions ainsi imposées à la « réparation ».

³⁰ La version proposée omet toutes références à la possibilité d'« exiger l'exécution du contrat ». Pour les mesures prises par le Groupe de travail, voir plus haut le commentaire relatif aux

138. On pourrait envisager d'apporter une autre modification au paragraphe 3. On se souviendra que l'article 33, après avoir énoncé les critères permettant de déterminer si la chose est conforme au contrat, dispose à son paragraphe 2 : « La différence de quantité, l'absence d'une partie, d'une qualité ou d'une particularité ne sont pas prises en considération lorsqu'elles sont manifestement sans importance. » Dans le commentaire relatif à l'article 33, on a noté que cette disposition est d'une valeur douteuse lorsque l'acheteur présente une réclamation pécuniaire (ou réduit le prix) d'un montant très faible qui correspond à une légère imperfection dans l'exécution du contrat. (Par exemple, le vendeur s'est engagé à livrer 1 000 quintaux de blé mais n'en a livré que 999.) Voir plus haut, note 8, au paragraphe 61. D'un autre côté, cette disposition peut être utile pour empêcher l'acheteur de déclarer la résolution du contrat (sanction sévère et parfois excessive) lorsque la contravention au contrat est minime.

139. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 44 de la LUVI, et de la disposition correspondante du paragraphe 3 de la version ci-dessus, si l'acheteur avise le vendeur que celui-ci dispose d'un délai supplémentaire pour exécuter le contrat, le vendeur doit apparemment fournir une exécution *parfaite* dans le délai raisonnable ainsi spécifié; si, à ce moment-là, l'exécution présente une imperfection quelconque par rapport au contrat, il semblerait que l'acheteur « peut déclarer la résolution du contrat ».

140. Des arguments solides militent en faveur de la procédure établie au paragraphe 2 de l'article 44 de la LUVI (et au paragraphe 3 de la nouvelle version proposée), selon laquelle l'acheteur peut déroger aux règles souples relatives à la « contravention essentielle » en adressant au vendeur une notification dans laquelle il donne à celui-ci un nouveau délai raisonnable pour s'acquitter de ses obligations. Cependant, la règle selon laquelle seule une exécution *parfaite* peut, après qu'une telle notification a été adressée, prévenir la résolution du contrat peut être un peu trop stricte. Une certaine latitude est actuellement donnée par la disposition précitée du paragraphe 2 de l'article 33 de la LUVI. Cependant, comme on l'a noté, on comprend mal pourquoi cette disposition devrait être applicable aux actions en dommages-intérêts (ou à la réduction du prix). Pour ces raisons, il pourrait être bon de transférer les dispositions qui figurent au paragraphe 2 de l'article 33 de la LUVI à la fin du paragraphe 3 de la version ci-dessus, amalgame des articles 43 et 44. Si

articles 25 et 42. Pour les difficultés que suscite l'éventualité d'une réduction de prix — en tant que sanction distincte d'une action en dommages-intérêts — voir le rapport de la troisième session, annexe II, par. 109 à 115, et voir plus bas le commentaire relatif à l'article 46. La variante A soumise au Groupe de travail à sa troisième session (par. 1 de l'article 44) énonce le principe du délai supplémentaire d'une façon relativement plus directe et plus claire que la LUVI. On peut cependant se demander si l'avantage que cela présente sur le plan du style est suffisant pour justifier que l'on s'écarte des termes utilisés dans la LUVI. (On notera que la variante A, comme la proposition ci-dessus, ne mentionne pas la possibilité d'« exiger » l'exécution et celle d'une réduction du prix.)

l'on juge qu'il y a lieu de le faire, on pourrait ajouter à la fin du paragraphe 3 le texte suivant :

« La résolution du contrat ne peut cependant pas être fondée sur une différence de quantité, l'absence d'une partie, d'une qualité ou d'une particularité lorsque celles-ci sont manifestement sans importance. »

Dans ce cas, il faudrait naturellement supprimer l'article 2 du paragraphe 33 de la LUVI.

141. Un membre du Groupe de travail a présenté une étude portant sur la nécessité d'incorporer dans le projet des dispositions traitant expressément des garanties d'exécution (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1, annexe I). Les propositions qui ont été faites dans cette étude ont été examinées plus haut, dans le contexte des articles 35 et 39. Voir plus haut, par. 68 et 87. Cette étude propose également que l'article 43 soit complété par le paragraphe ci-après :

« En cas de remplacement ou de réparation de la chose ou d'une partie défectueuse, conformément à la garantie visée au paragraphe 2 de l'article 35, la période de garantie sera prolongée d'une durée égale à celle pendant laquelle la chose n'a pas été utilisée en raison du défaut constaté. »

142. Dans la proposition ci-dessus, la phrase « conformément à la garantie visée au paragraphe 2 de l'article 35 » se réfère à un paragraphe nouveau que, dans cette étude, il est proposé d'ajouter à l'article 35. Cette proposition est citée et examinée aux paragraphes 68 à 72 du commentaire relatif à l'article 35. Lorsqu'on examinera le texte qu'il est proposé d'ajouter à l'article 43, on pourra envisager la question de savoir si cette proposition, telle qu'elle est actuellement rédigée, est directement liée au droit de l'acheteur de déclarer la résolution du contrat, qui semble être le problème fondamental dans les articles 43 et 44. Il semble, au contraire, que le texte proposé vise la durée de la « période de garantie », période qui serait stipulée dans le contrat de vente.

Article 45 (LUVI) [R.4]

1. Lorsque le vendeur n'a remis qu'une partie de la chose ou une quantité insuffisante, ou lorsqu'une partie seulement de la chose remise est conforme au contrat, les dispositions des articles 43 et 44 s'appliquent en ce qui concerne la partie ou la quantité 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. (Sans changement.)

COMMENTAIRE

143. Le Groupe de travail a décidé que cet article de la LUVI devait être adopté sans changement (rapport de la troisième session, annexe II, par. 107 et 108).

144. Cet article a trait à deux problèmes d'une importance pratique considérable et au sujet desquels les réglementations nationales s'opposent. Le premier

problème est de savoir si l'acheteur peut refuser de recevoir ou de garder une quantité moindre que celle qu'exigeait le contrat. Selon la terminologie de la LUVI, il s'agit de savoir si l'acheteur peut « résoudre le contrat » en ne faisant porter cette résolution que sur *une part* du contrat³¹. Le paragraphe 1 de l'article 44 apporte une réponse affirmative à cette question. Le principal cas d'application de cette disposition est celui où « une partie seulement de la chose remise est conforme au contrat ». Par l'effet de cette disposition, l'acheteur peut refuser de recevoir (ou de garder) les choses qui ne sont pas conformes tout en conservant le reste; son droit de résoudre le contrat pour ce qui concerne les marchandises non conformes est régi par les règles générales de la résolution figurant aux articles 43 et 44. (Si le Groupe de travail décide de fondre ces deux articles, la référence qui y est faite dans l'article 45, par. 1, serait modifiée.)

145. Le paragraphe 2 de l'article 45 concerne la question de savoir si la livraison d'une partie seulement de la chose autorise l'acheteur à déclarer qu'il n'acceptera pas de recevoir la partie manquante³². Le paragraphe 2 indique que l'acheteur peut « déclarer la résolution totale du contrat », conformément aux règles générales sur la contravention essentielle au contrat³³.

Article 46 (LUVI) [R.5]

[L'acheteur qui n'a pas obtenu l'exécution du contrat ni déclaré sa résolution peut réduire le 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.]

COMMENTAIRE

146. Au cours de la troisième session, certains membres du Groupe de travail ont relevé plusieurs difficultés touchant à l'article 46 de la LUVI, tant en ce qui concerne le fond que la forme (rapport, annexe II, par. 109 à 114). Le Groupe de travail a conclu à la nécessité d'ajourner sa décision sur l'article 46, et a prié le Secrétariat de lui soumettre une étude sur cet article à la quatrième session (*ibid.*, par. 115).

147. Il se pose un premier problème quand on étudie l'article 46 : celui des rapports entre cet article et les règles générales de la LUVI concernant l'obtention de dommages-intérêts pour contravention au contrat. L'article 41 de la LUVI prévoit que, même si l'acheteur

³¹ Dans la LUVI, comme dans certains autres systèmes juridiques, la question est difficile à saisir parce que le fait, courant dans les relations commerciales, de refuser de recevoir ou de garder des choses défectueuses est qualifié de « résolution du contrat ». Cette manière de voir a parfois conduit à penser que la logique interdit « la résolution du contrat » lorsqu'elle ne porterait que sur *une part* des choses vendues. Bien entendu, la « résolution du contrat » pour inexécution ne « résout » pas réellement le contrat au plein sens du terme, puisque le vendeur demeure tenu à réparation. Voir les articles 24 et 41.

³² Dans le cas des contrats à livraisons successives, la résolution portant sur les livraisons à venir est régie par l'article 75 de la LUVI.

³³ Voir l'article 10 de la LUVI.

« réduit le prix », il « peut aussi obtenir les dommages-intérêts prévus à l'article 82... »³⁴. Les rapports existant entre ces deux dispositions n'apparaissent pas clairement.

148. Une question préliminaire se pose, celle de savoir si l'article 46 confère à l'acheteur un droit d'action contre le vendeur. Selon cet article, « l'acheteur peut réduire le prix ». La lettre du texte fait penser que cet article ne va pas au-delà d'une défalcation par l'acheteur d'une certaine somme sur le prix qui n'a pas encore été payé. Or il est fréquent que l'acheteur paie le prix avant d'avoir reçu la chose. (Un arrangement courant entre les cocontractants veut que l'acheteur établisse une lettre de crédit avant que le vendeur expédie la marchandise; le vendeur obtient le paiement de la lettre de crédit sur présentation de certaines pièces, dont les documents d'expédition.) Si l'acheteur a payé le prix, bénéficiera-t-il des dispositions de l'article 46 lorsqu'il poursuivra le vendeur pour obtenir réparation du préjudice subi du fait de la non-conformité de la chose? Comme nous l'avons vu, le libellé de l'article 46 (« l'acheteur peut réduire le prix ») implique que cet article ne permet pas une demande de réfaction. Cette restriction serait justifiée si l'article 46 utilisait un critère d'évaluation identique à celui employé pour l'obtention des dommages-intérêts après paiement du prix, ce qui, comme nous le verrons, n'est cependant pas le cas; il en résulte des différences manifestes quant aux droits des parties, selon que l'acheteur a ou n'a pas payé avant d'avoir eu connaissance du défaut de conformité.

149. Le critère retenu par l'article 46 de la LUVI pour évaluer la perte subie par l'acheteur est le suivant : le prix est réduit « 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 ». Ce critère a une importance particulière quand le cours d'une marchandise varie entre le moment de la conclusion du contrat et le moment de la livraison. Supposons, par exemple, qu'en janvier les parties concluent un contrat de vente portant sur 1 000 boisseaux de blé n° 1 à un dollar le boisseau, le blé devant être délivré en juin. Au moment de la livraison, le prix du marché pour le blé n° 1 est monté à deux dollars le boisseau. Le blé livré par le vendeur n'est pas conforme au contrat puisqu'il est seulement de qualité n° 3. Au niveau de prix élevé de juin, le blé n° 3 se vendra 1,50 dollar, ce qui représente 25 p. 100 de moins que la valeur du blé n° 1. Selon l'article 46, l'acheteur peut réduire le prix « dans la proportion » où la valeur de la chose a été réduite du fait du défaut de conformité; en conséquence, il semblerait que la réduction du prix serait de 25 p. 100 d'un dollar, soit 0,25 dollar par boisseau³⁵.

³⁴ L'article 41, par. 2 de la LUVI se réfère également aux dommages-intérêts prévus par les articles 84 à 87. Ces articles ont trait à l'obtention de dommages-intérêts lorsque le contrat est résolu et ne sont donc pas applicables à la question ici traitée : l'article 46 déclare expressément que la réduction du prix ne peut intervenir que quand l'acheteur n'a pas « déclaré [la] résolution du contrat ».

³⁵ L'article 46 parle de la proportion dans laquelle « la valeur que la chose avait au moment de la conclusion du contrat a été réduite » en raison de la non-conformité. Cette formule peut

150. Les résultats auxquels mène la formule, plutôt complexe, qu'utilise l'article 46 sont-ils compatibles avec les principes couramment acceptés en matière d'appréciation des dommages-intérêts pour contravention au contrat? L'un de ces principes veut que, dans la mesure du possible, la partie lésée se voie placée dans la même situation que celle qui serait résultée de l'exécution du contrat. Ce principe serait vraisemblablement respecté dans le cas d'une demande en dommages-intérêts fondée sur l'article 82. L'article 46 n'est peut-être pas totalement conforme à ce principe. Dans l'exemple ci-dessus, si le blé n° 1 avait été livré, l'acheteur aurait reçu du blé valant deux dollars le boisseau³⁶. A la place, il a reçu du blé valant 1,50 dollar le boisseau et une indemnité ou « réduction de prix » de 0,25 dollar par boisseau. Ce qui représenterait 0,25 dollar de moins que la valeur qu'il aurait reçue en cas de pleine exécution du contrat. Néanmoins, le problème le plus important tient à l'introduction de modalités contradictoires pour l'appréciation du dommage subi par l'acheteur.

151. Les résultats auxquels mène la formule de l'article 46 paraissent également incompatibles avec d'autres éléments de la LUVI. Dans le cas d'espèce pris à titre d'exemple (en supposant que le fait de ne livrer que du blé de qualité n° 3 constitue une contravention essentielle au contrat) l'acheteur pourrait refuser de recevoir le blé, c'est-à-dire « résoudre le contrat ». Dans ce cas, selon l'article 84, paragraphe 1 de la LUVI, il pourrait obtenir des dommages-intérêts « égaux à la différence entre le prix prévu au contrat et le prix courant au jour où le contrat est résolu ». Comme la résolution du contrat interviendrait normalement après l'arrivée de la chose (et après que le prix eut monté à deux dollars le boisseau), l'acheteur pourrait obtenir le « prix courant » de deux dollars moins le prix de un dollar prévu au contrat. Dans cette hypothèse, l'entier bénéfice de l'augmentation du prix revient à l'acheteur, contrairement à ce qu'il se passe lorsque l'article 46 de la LUVI s'applique. Par conséquent, les acheteurs se trouvant dans une situation semblable à celle de l'exemple donné seraient bien avisés de « résoudre le contrat » plutôt que d'accepter la chose en réduisant le prix (ou réclamer des dommages-intérêts). Or, le plus souvent, « la résolution » du contrat occasionne des dépenses inutiles parce qu'il faut réex-

présenter quelques difficultés pour l'application pratique. Normalement, la non-conformité échappera à la connaissance des deux parties au moment de la conclusion du contrat, et ne sera établie (comme dans l'exemple) qu'à l'arrivée de la chose. L'exemple est fondé sur la supposition de fait (qui, bien sûr, aurait à être prouvée dans un cas d'espèce) que si le blé n° 3 se vend 25 p. 100 de moins que le prix du blé n° 1 au cours de deux dollars, le même pourcentage d'abattement s'appliquerait aussi au cours de un dollar.

³⁶ L'acheteur bien sûr, bénéficie de la montée du prix, mais cela est inhérent au contrat à prix fixe; les chances de gain résultant de la montée de prix sont contrebalancées par les risques de perte résultant d'une chute du prix. Lorsque des variations importantes de prix sont vraisemblables, les négociants éliminent parfois ces aléas en passant des contrats « de couverture ». Les engagements pris en vertu du contrat « de couverture » font qu'il est de la plus haute importance d'être protégé contre des variations de prix qui pourraient être le fait du cocontractant.

pédier et revendre les marchandises, et il ne semble donc pas judicieux d'instaurer un régime de sanctions qui encourage cette solution.

152. L'analyse qui précède conduit à penser que les articles 46 et 82 ne devraient pas poser des critères distincts pour l'appréciation du droit de l'acheteur à réparation. Si l'on considère que « la proportion de la valeur » retenue par l'article 46 est un critère correct, il faudrait l'introduire dans l'article 82, de telle sorte que le montant de l'indemnité ne dépende pas de cette circonstance étrangère à la question : savoir si l'acheteur a payé le prix³⁷. Dans l'hypothèse où l'on ne retiendra qu'un seul critère pour l'appréciation de la réparation due à l'acheteur en raison du défaut de conformité de la chose (par exemple l'article 82 de la LUVI, dans son libellé actuel ou avec des modifications), l'article 46 pourrait s'énoncer comme suit :

Article 46 (variante A)

L'acheteur [en adressant une notification à cet effet au vendeur] peut déduire de toute fraction du prix convenu au contrat le montant total ou partiel du préjudice qu'il a subi du fait d'une contravention quelconque audit contrat.

Article 47 (LUVI) [R.6]

Lorsque le vendeur de choses de genre a présenté à l'acheteur une quantité supérieure à celle prévue au contrat, l'acheteur peut refuser ou accepter la quantité qui dépasse celle prévue au contrat. Si l'acheteur la refuse, le vendeur ne peut être tenu qu'aux dommages-intérêts prévus à l'article 82. S'il accepte tout ou partie de la quantité excédentaire, il doit la payer au taux du contrat. (Sans changement.)

COMMENTAIRE

153. Les dispositions ci-dessus sont les mêmes que celles de l'article 47 de la LUVI, que le Groupe de travail a adoptées sans changement (rapport de la troisième session, annexe I, par. 29).

154. La référence à des « choses de genre » vise les transactions dans lesquelles on n'a pas, au moment de la conclusion du contrat, identifié dans sa matérialité la chose qui fait l'objet du contrat. (Voir la distinction entre les ventes « de corps certain » et les ventes « de choses de genre » dans l'article 42, par. 1 *b* et *c* de la LUVI. Cf. les articles 23, par. 2, et 98 de la LUVI.) Ainsi, il semblerait que l'article 47 s'applique même si le vendeur, après la conclusion du contrat, a réservé un corps certain pour l'exécution du contrat (art. 19, par. 3 et 98, par. 2 de la LUVI); considérer que cet article est dans ce cas inapplicable serait d'ailleurs lui

ôter l'essentiel de sa portée. Si cette interprétation est correcte, on conserverait quant au fond la signification de cet article, et on éliminerait un problème d'interprétation embarrassant, en supprimant les mots « de choses de genre ».

155. L'article 47 traite du droit qu'a l'acheteur de refuser « la quantité qui dépasse celle prévue au contrat ». Souvent, ne refuser que la quantité en excédent n'est pas possible : il en est ainsi lorsque le vendeur ne présente qu'un seul connaissance où figure l'ensemble des marchandises expédiées et en échange duquel l'ensemble des marchandises expédiées doit être payé. Dans de telles hypothèses, la question serait sans doute de savoir si cette présentation constitue une contravention essentielle au contrat qui justifierait le refus (« résolution de contrat ») de la totalité des marchandises. Voir article 43 *supra*.

Article 48 (LUVI) [R.7]

[L'acheteur peut exercer les droits mentionnés aux articles 43 à 46, même avant le moment fixé pour la délivrance, s'il est manifeste que la chose qui serait remise n'est pas conforme au contrat.]

COMMENTAIRE

156. A sa troisième session, le Groupe de travail a noté que l'article 48 de la LUVI était étroitement lié aux dispositions sur la contravention anticipée figurant dans les articles 75 à 77 de la LUVI. En conséquence, il a décidé de reprendre l'examen de l'article 48 lorsqu'il en arriverait aux articles 75 à 77 (rapport de la troisième session, annexe II, par. 117 à 120).

Décisions prises ou envisagées concernant les articles 49 à 55

157. Les considérations qui suivent résument les décisions prises ou envisagées en ce qui concerne les autres articles du chapitre III :

a) Article 49 : ces dispositions relatives à la prescription des actions ont été supprimées par le Groupe de travail comme suite à une décision de la CNUDCI. Voir paragraphe 102, *b*, *supra*.

b) Article 50 : ces dispositions concernant la remise des documents sont modifiées et incorporées à l'article 23. Voir les paragraphes 21 à 26 et le paragraphe 97, *supra*.

c) Article 51 : ces dispositions distinctes relatives aux sanctions du défaut de remise des documents seront vraisemblablement supprimées si l'article 50 est incorporé à l'article 23.

d) Article 52 : ces dispositions qui énoncent l'obligation du vendeur de transférer la propriété (S/14) sont modifiées et placées avant les dispositions concernant les sanctions qui figurent dans les articles 41 et suivants (voir les paragraphes 93 à 101, *supra*).

e) Article 53 : cet article va dans le même sens que l'article 34 que le Groupe de travail a décidé de supprimer (voir rapport de la troisième session, annexe II, par. 56 à 61 et les commentaires figurant ci-dessus aux

³⁷ Il est également difficile de comprendre pourquoi, selon l'article 46 de la LUVI, l'acheteur n'aurait pas le droit de déduire du prix une indemnité pour non-conformité de la chose quand il a « obtenu l'exécution du contrat par le vendeur ». « Exécution » ne peut, bien sûr, signifier ici exécution conforme aux termes du contrat, car cette interprétation priverait de sens la référence au « défaut de conformité ». Si l'on donne à « exécution » le sens de livraison de la chose, le passage n'a, là encore, plus de sens.

paragraphes 62 à 64.) Il est vraisemblable que la décision du Groupe de travail concernant l'article 34 s'appliquerait également à l'article 53.

f) Article 54 : la teneur de l'article 54 est incorporée à l'article 21 dans sa version remaniée par le Groupe de travail à sa troisième session. [L'article 54 1) de la LUVI est devenu l'article 21 1) (première phrase); l'article 54 2) de la LUVI est devenu l'article 21 2).]

g) Article 55 : les dispositions concernant les sanctions applicables dans les cas visés par l'article 54 deviennent sans objet en raison des décisions prises concernant l'article 54.

Refonte des dispositions relatives aux sanctions dont l'acheteur dispose dans les différents cas de contravention au contrat par le vendeur

158. L'examen article par article auquel on vient de se livrer a nécessité une analyse préalable des six séries de sanctions prévues au chapitre III de la LUVI. (Voir *supra*, les paragraphes 93 à 101.) Comme on l'a rappelé, le Groupe de travail, à sa troisième session, a fusionné les dispositions, auparavant séparées, traitant des sanctions relatives à la date de l'exécution et au lieu de l'exécution (par. 27 à 29, *supra*). La décision prise par le Groupe de travail d'incorporer les dispositions concernant les contrats de transport à des dispositions connexes concernant la délivrance (par. 17 et 18, *supra*), ainsi que les remaniements ici proposés qui s'y rattachent étroitement (par. 21 à 23, 93 à 101, *supra*), rendent superflues trois autres séries de sanctions. En définitive, il demeure deux jeux de dispositions concernant les sanctions : 1) sanctions de l'inexécution par le vendeur de certaines obligations en matière de délivrance (art. 24 à 27, voir par. 27 à 56, *supra*); 2) sanctions du défaut de délivrance d'une chose conforme au contrat et du défaut de transfert de la propriété (art. 41 à 46, par. 111 à 152, *supra*).

159. Ces fusions conduisent à une ordonnance plus cohérente et moins complexe que celle de la LUVI. Cependant, des difficultés subsistent, tenant au maintien de la différenciation entre 1, le défaut de délivrance (y compris le retard), et 2, le défaut de conformité.

160. Comme on l'a relevé au cours de l'analyse article par article, ces deux domaines se chevauchent. Ainsi, si le vendeur livre seulement une partie de la chose, le fait que le solde ne soit pas parvenu pourrait être considéré ou bien 1) comme un défaut de délivrance (ou un retard) en ce qui concerne cette partie de la chose (art. 20 et suivants passible des sanctions prévues par les articles 24 et suivants), ou bien 2) comme une délivrance non conforme au contrat (art. 33 : « une partie »; « une quantité moindre », passible des sanctions prévues par les articles 41 et suivants). Le Groupe de travail a pris des mesures visant à réduire les divergences entre les deux ensembles de dispositions concernant les sanctions et l'on a suggéré ici même d'autres réaménagements (par. 44 à 51, *supra*). Cependant, toutes les divergences n'ont pas disparu; la conséquence en est qu'il existe encore des occasions de litige tenant à des problèmes de classement. En outre, l'analyse des articles 43 et 44 a montré que les problèmes touchant

les deux points du défaut de conformité de la chose et du retard dans l'exécution (soit que l'on ait fait des réparations, soit que l'on ait fourni des biens de remplacement) doivent être envisagés selon une même optique, du point de vue de la situation des parties dans son ensemble (voir par. 132 et 133, *supra*).

161. Pour ces raisons, le Groupe de travail pourrait vouloir envisager l'établissement d'un ensemble unique de dispositions concernant les sanctions applicables à toute contravention au contrat de vente par le vendeur. S'il en allait ainsi, toutes les obligations de fond du vendeur (ici désignées par les abréviations S.1 à S.14) seraient regroupées et suivies d'un ensemble unique de dispositions concernant les sanctions.

162. Des projets d'articles qui représentent une tentative d'harmonisation sont présentés ci-après, afin de faciliter l'étude de cette possibilité de refonte. Ces textes suivent de près le fond et la forme des deux séries de dispositions concernant les sanctions examinées par le Groupe de travail à sa troisième session. Pour faciliter les renvois et les comparaisons, les projets d'articles refondus portent les mêmes numéros que les dispositions sur la contravention pour défaut de conformité (art. 44 et suivants). Les rapports entre ces projets refondus et les dispositions sur la contravention pour défaut de délivrance (art. 24 et suivants) sont indiqués par une référence en fin de texte.

Projets d'articles représentant une tentative d'établissement d'un régime unifié de sanctions applicable à tous les types de contraventions au contrat de vente par le vendeur

Article 41 (R.1)

Lorsque le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi, l'acheteur peut :

- a) Exercer les droits prévus aux articles 42 à 46;
- b) Obtenir les dommages-intérêts prévus à l'article 82 ou aux articles 84 à 87.

COMMENTAIRE

163. Ce projet d'article réunit les dispositions parallèles des articles 24 et 41. Les termes en italique visent à ce qu'aucune des obligations du vendeur n'échappe à l'ensemble de dispositions unifié.

164. L'article 24 3) de la LUVI prévoyait l'impossibilité pour le vendeur de s'adresser à un juge ou à un arbitre pour obtenir un délai de grâce. On ne trouve aucune disposition comparable en ce qui concerne les sanctions du défaut de non-conformité (art. 41 et suivants) alors que des problèmes de retard apparaissent lorsque le vendeur essaie de « réparer » le défaut de conformité de la chose (art. 44 1) de la LUVI). C'est peut-être par inadvertance que l'on n'a pas donné à l'article 24 3) une portée générale. Cette disposition pourrait figurer dans le paragraphe 2 de l'article 41 (R.1) ci-dessus ou être ajoutée à l'article 43. On suggère ici la deuxième solution.

Article 42 (R.2)

1. L'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat lorsque le tribunal prononcerait l'exécution en nature en vertu de son propre droit pour des contrats de vente semblables non régis par la Loi uniforme. [Voir l'article 16 de la LUVI et l'article VII de la Convention de 1964.]

[2. Toutefois, l'acheteur ne peut exiger du vendeur l'exécution du contrat si un achat de remplacement est conforme aux usages et raisonnablement possible. (Voir les articles 25 et 42 1), c de la LUVI.)]

COMMENTAIRE

165. Le présent rapport envisage plusieurs rédactions possibles en ce qui concerne le droit de l'acheteur d'exiger l'exécution (« exécution en nature »). [Voir par. 117 à 127, *supra*.] Dans un but de simplification on ne fait figurer ici qu'une seule de ces possibilités de rédaction, mais les autres formules conviendraient de la même manière à un ensemble de sanctions unifié. Il ne fait aucun doute qu'une règle en la matière s'appliquerait : a) au refus pur et simple de délivrance; b) à un retard indéterminé dans la délivrance de la chose; c) à la délivrance de choses dépourvues de valeur i) en tout, ou ii) en partie; d) à la délivrance d'une machine dont une pièce essentielle ne fonctionne pas et qu'il faut par conséquent remplacer ou réparer.

Article 43 (R.3)

1. L'acheteur peut, en adressant dans un bref délai une notification à cet effet au vendeur, déclarer la résolution du contrat, lorsque l'inexécution par le vendeur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi constitue une contravention essentielle au contrat.

2. Le vendeur peut toutefois délivrer, après la date fixée pour la délivrance de la chose, soit toute partie ou quantité manquante ou de nouvelles choses conformes au contrat, soit réparer tout autre manquement à ses obligations, mais seulement si le retard à prendre ces mesures ne constitue pas une contravention essentielle au contrat [et si ces mesures ne causent à l'acheteur ni inconvénient ni frais déraisonnables].

3. Bien que l'inexécution par le vendeur des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi ne constitue pas une contravention essentielle, l'acheteur peut fixer pour cette exécution un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Si, à l'expiration de ce délai supplémentaire, le vendeur n'a pas exécuté son obligation, l'acheteur peut, en adressant dans un bref délai une notification à cet effet au vendeur, déclarer la résolution du contrat.

4. En aucun cas, le vendeur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

COMMENTAIRE

166. Les trois premiers paragraphes de l'article ci-dessus sont fondés sur la nouvelle rédaction des

articles 43 et 44 de la LUVI, commentée aux paragraphes 128 à 142 du présent rapport.

167. Le paragraphe 1, sur la résolution du contrat pour contravention essentielle, reprend en substance le paragraphe I de la nouvelle rédaction des articles 43 et 44 de la LUVI figurant plus haut, et les dispositions comparables de l'article 25 1) sur le défaut de délivrance. (Voir par. 34 et 35, *supra*.) Cf. LUVI : articles 26 1) (date); 30 1) (lieu); 43 (date et défaut de conformité); 52 3) (propriété); 55 1), a (autres obligations).

168. Ainsi qu'on l'a fait observer à propos de la nouvelle rédaction des articles 43 et 44 de la LUVI (par. 130 à 136, *supra*), le paragraphe 2 est fondé sur l'article 43 de la LUVI. Cette disposition de la LUVI montre bien que le problème du moment de la délivrance et celui du défaut de conformité de la chose sont indissolublement liés et qu'il y aurait intérêt à harmoniser et à fusionner les dispositions concernant les sanctions applicables dans ces deux cas.

169. Le paragraphe 3 introduit dans l'article l'important principe du *Nachfrist* (délai supplémentaire), qui réduit l'incertitude quant au droit de l'acheteur de résoudre le contrat et qui figure dans la LUVI aux articles 27 2) (date), 31 2) (lieu) et 44 2) (réparation d'une délivrance défectueuse). [Voir par. 137, *supra*.]

170. Le paragraphe 4 est identique à l'article 24 3) de la LUVI (date et lieu). Ainsi qu'on l'a fait observer au paragraphe 164 ci-dessus, l'intention des auteurs de la LUVI était probablement d'interdire de façon générale le recours aux tribunaux pour obtenir un délai de grâce; la portée limitée de l'article 24 3) de la LUVI semble n'avoir été que la conséquence accidentelle de la fragmentation des dispositions de la LUVI concernant les sanctions.

Article 44 (R.4)

Lorsque le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi et que l'acheteur lui demande d'exécuter cette obligation, l'acheteur ne peut pas déclarer [la résolution] du contrat avant l'expiration de tout délai indiqué dans la demande, ou, si aucun délai n'y est indiqué, avant l'expiration d'un délai raisonnable, à moins que le vendeur ne refuse d'exécuter son obligation dans ce délai.

COMMENTAIRE

171. La disposition ci-dessus suit de très près l'article 25 4) rédigé par le Groupe de travail à sa troisième session. (Voir par. 34 à 42 *supra*.) Cette nouvelle rédaction clarifie les dispositions analogues de l'article 26 4) de la LUVI. Selon l'ordonnance actuelle, cette disposition ne s'applique qu'aux contraventions du vendeur concernant la date et le lieu de l'exécution; cependant, il semble qu'elle se justifierait tout autant, sinon davantage encore, lorsque l'acheteur demande au vendeur de fournir la quantité manquante d'un envoi non conforme ou de réparer ou de remplacer une chose défectueuse. Cf. art. 42 2) de la LUVI. La disposition générale proposée ci-dessus comblerait une lacune dans le régime des sanctions.

Article 45 (R.5)

1. Lorsque le vendeur n'a remis qu'une partie de la chose ou une quantité insuffisante, ou lorsqu'une partie seulement de la chose remise est conforme au contrat, les dispositions des articles 43 et 44 s'appliquent en ce qui concerne la partie ou la quantité 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.

COMMENTAIRE

172. L'article ci-dessus reprend littéralement l'importante disposition de l'article 45 de la LUVI que le Groupe de travail a décidé d'adopter sans changement. (Voir par. 143 à 145, *supra*.) En plaçant cette disposition dans un ensemble unifié de sanctions, on évite le risque d'une lacune au cas où l'existence d'un retard indéterminé en matière de délivrance d'une partie de la chose serait considérée comme une situation à laquelle s'appliquent les sanctions concernant la date et le lieu (art. 24 et suivants), étant donné que ces articles ne contiennent aucune disposition semblable à celle de l'article 45.

173. L'article 45 de la LUVI renvoyait aux articles 43 et 44 qui ont été réunis en un seul article, l'article 43. Toutefois, aucune modification n'est peut-être nécessaire à cet égard, puisque l'article 44 proposé ci-dessus (fondé sur l'article 25 4) de la nouvelle rédaction établie par le Groupe de travail) devrait également être pris en considération en liaison avec l'article 45.

Article 46 (R.6)

L'acheteur [en adressant une notification à cet effet au vendeur] peut déduire de toute fraction du prix convenu au contrat le montant total ou partiel du préjudice qu'il a subi du fait d'une contravention quelconque audit contrat.

COMMENTAIRE

174. Les raisons de cette révision de l'article 46 de la LUVI ont été exposées aux paragraphes 146 à 152. Aucune disposition comparable n'apparaît parmi les sanctions applicables à la contravention en matière de date et de lieu (art. 24 et suivants), ce qui semble être une autre conséquence accidentelle de l'établissement de régimes de sanctions distincts : si un retard dans la délivrance a causé un préjudice à l'acheteur, il serait peu réaliste d'attendre de l'acheteur qu'il paie la totalité du prix et intente, ensuite, une action en dommages-intérêts du fait du retard.

Article 47 (R.7)

Lorsque le vendeur [de choses de genre] a présenté à l'acheteur une quantité supérieure à celle prévue au contrat, l'acheteur peut refuser ou accepter la quantité qui dépasse celle prévue au contrat. Si l'ache-

teur la refuse, le vendeur ne peut être tenu qu'aux dommages-intérêts prévus à l'article 82. S'il accepte tout ou partie de la quantité excédentaire, il doit la payer au taux du contrat.

COMMENTAIRE

175. Comme on l'a déjà indiqué (par. 152, *supra*), les dispositions ci-dessus reprennent l'article 47 de la LUVI, approuvé par le Groupe de travail. Leur introduction dans un régime unifié de sanctions ne semble poser aucun problème.

Article 48

176. Comme on l'a indiqué précédemment, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de l'article 48 de la LUVI lorsqu'il en arrivera aux dispositions qui lui sont étroitement liées des articles 75 à 77 de la LUVI sur la contravention anticipée. Si l'on décide de conserver la disposition de l'article 48 de la LUVI, son inclusion dans un ensemble unifié de sanctions préviendrait l'éventualité d'une lacune de la loi. Aucune disposition comparable n'apparaît dans les sanctions de la contravention en matière de date ou de lieu; cependant, le fait de savoir à l'avance qu'un retard important se produira dans la délivrance peut poser à l'acheteur un problème comparable à celui qu'il rencontre lorsqu'il sait d'avance que tout ou partie de la chose manquera ou ne sera pas conforme au contrat.]

Résumé des arguments qui militent en faveur de l'unification des dispositions de la LUVI relatives aux sanctions

177. Les raisons qui militent en faveur de l'harmonisation et de la fusion des dispositions concernant les sanctions peuvent se résumer comme suit :

a) Un régime unique comble plusieurs lacunes fortuites parmi les sanctions dont dispose l'acheteur en cas de contravention au contrat par le vendeur (voir par exemple les paragraphes 164, 170, 171, 172, 174 et 176, *supra*).

b) L'unification des dispositions concernant les sanctions évite d'avoir à introduire un système complexe de renvois entre les différentes parties de la loi lorsque (par exemple) certains problèmes de moment d'exécution et de qualité d'exécution sont indissolublement liés. (Voir, par exemple, les paragraphes 132, 133 et 160, *supra*.) Par conséquent, les dispositions unifiées peuvent être formulées avec plus de simplicité et de clarté.

c) Toutes les dispositions de fond concernant ce que le vendeur *doit faire* peuvent être réunies. (Elles représentent 14 articles : S.1 à S.14.) Dans la LUVI, cinq séries complexes de dispositions prévoyant des sanctions viennent inutilement interrompre l'exposé des obligations du vendeur. Une représentation unifiée de ces obligations fondamentales faciliterait aux commerçants la compréhension de la loi — et partant le respect de leurs obligations.

d) Il n'est plus nécessaire d'avoir cinq séries de dispositions relatives aux sanctions. Par conséquent, le chapitre III s'en trouve non seulement simplifié mais également abrégé dans une proportion de plus d'un

cinquième. La longueur et la complexité de la LUVI ont été abondamment critiquées. En tenant compte de ces critiques, on ne peut que favoriser l'adoption de la Loi uniforme par un plus grand nombre de pays.

3. Rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa quatrième session (New York, 22 janvier-2 février 1973) [A/CN.9/75*]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>		<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-11	Article 49	135
I. — SUITE DE L'EXAMEN DES ARTICLES 18 À 55 DE LA LUVI	12-149	Article 50	136
Article 18	15	Article 51	137
Article 19	16-21	Article 52	138-145
Article 20	22-29	Article 53	146-147
Article 21	30	Article 54	148
Article 22	31-33	Article 55	149
Article 23	34-35	II. — EXAMEN DES ARTICLES 56 À 70 DE LA LUVI	150-178
Articles 24 à 32	36	Article 56	150
Article 33	37-44	Article 57	151-164
Article 34	45	Article 58	165-171
Article 35	46-53	Article 59	172-177
Article 36	54	Articles 60 à 70	178
Article 37	55	III. — TRAVAUX FUTURS	179-183
Article 38	56-63		
Article 39	64-77	<i>Annexes</i>	
Article 40	78-82		<i>Pages</i>
Article 41	83-86	I. — Texte révisé des articles 18 à 70 de la Loi uniforme	84
Article 42	87-97	II. — Rapport du Secrétaire général sur les obligations du vendeur dans une vente internationale d'objets mobiliers corporels; état des travaux effectués par le Groupe de travail et solutions proposées pour les problèmes restant à résoudre	87
Articles 43 et 44	98-114		
Article 45	115-117		
Article 46	118-126		
Article 47	127-130		
Article 48	131-134		

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. Le Groupe de travail est composé des quatorze membres suivants de la Commission : Autriche, Brésil, États-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Iran, Japon, Kenya, Mexique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Tunisie et Union des Républiques socialistes soviétiques.

2. Le mandat du Groupe de travail est énoncé au paragraphe 38 du rapport de la Commission sur sa deuxième session¹.

3. A sa quatrième session, la Commission a décidé que, « jusqu'à ce qu'un texte nouveau de loi uniforme ou le texte révisé de la LUVI ait été mis au point, le Groupe de travail présentera des rapports d'activité à chacune des sessions de la Commission... ».

4. Le Groupe de travail a tenu sa quatrième session au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York, du 22 janvier au 2 février 1973. A l'exception du Kenya et de la Tunisie, tous les membres du Groupe de travail étaient représentés.

5. Des observateurs de l'Australie, de la Norvège et de la Roumanie ont également assisté à cette session ainsi que des observateurs des organisations interna-

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.*

tionales suivantes : Conférence de La Haye de droit international privé, Chambre de commerce internationale (CCI).

6. Le Groupe de travail était saisi des documents ci-après :

a) Ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.2/R.1).

b) Analyse des observations et propositions relatives aux articles 56 à 70 de la LUVI présentées par des gouvernements : note du Secrétaire général (A/CN.9/WG.2/WP.15*).

c) Texte des observations et propositions relatives aux articles 56 à 70 de la LUVI présentées par des représentants des membres du Groupe de travail (A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1).

d) Obligations du vendeur dans une vente internationale d'objets mobiliers corporels; état des travaux effectués par le Groupe de travail et solutions proposées pour les problèmes restant à résoudre : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/WG.2/WP.16**).

e) Texte des études et propositions des représentants de l'URSS, du Japon et de l'Autriche relatives à certaines obligations du vendeur (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1).

f) Observations du représentant de la Hongrie sur les articles 24 à 32 de la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.2).

g) Amendements proposés par l'observateur de la Norvège pour la révision du chapitre III de la LUVI (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1).

h) Amendements proposés par l'observateur de la Norvège pour la révision du chapitre IV de la LUVI (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.2).

7. La session du Groupe de travail a été ouverte par le Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies.

8. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant :

- 1) Élection du Bureau;
- 2) Adoption de l'ordre du jour;
- 3) Suite de l'examen des articles 18 à 55 de la LUVI;
- 4) Examen des articles 56 à 70 de la LUVI;
- 5) Travaux futurs;
- 6) Adoption du rapport.

9. A sa première séance, le 22 janvier 1973, le Groupe de travail a élu par acclamation le Bureau ci-après :

Président : M. Jorge Barrera-Graf (Mexique).

Rapporteur : M. Roland Loewe (Autriche).

10. Au cours de sa session, le Groupe de travail a créé des groupes de rédaction auxquels ont été assignés divers articles.

11. Le texte des articles 18 à 70, tels qu'ils ont été adoptés ou réservés pour plus ample examen, figure à l'annexe I du présent rapport.

I. — Suite de l'examen des articles 18 à 55 de la LUVI

12. A sa troisième session, le Groupe de travail a décidé qu'à sa session suivante « il poursuivrait... l'examen des articles figurant à l'ordre du jour de sa [troisième] session sur lesquels il n'a pas été pris de décision définitive... ». Les articles de la LUVI figurant à l'ordre du jour de la troisième session du Groupe de travail étaient les articles 1 à 55.

13. Cependant, lors de l'établissement de l'ordre du jour, le Groupe de travail est convenu de ne pas traiter des articles 1 à 17, et de se borner à poursuivre l'examen des articles 18 à 55. Le Groupe de travail a fondé ses travaux sur le rapport du Secrétaire général, qui est annexé au présent rapport (A/CN.9/WG.2/WP.16***).

14. Il est rendu compte, aux paragraphes 15 à 149 du présent rapport, des principales prises de position sur chacun des articles susmentionnés et des décisions adoptées à leur sujet.

Article 18

15. Le Groupe de travail a décidé d'adopter, avec de légères modifications de forme, le texte retenu à sa troisième session. Le texte adopté est le suivant :

« Le vendeur s'oblige, dans les conditions prévues au contrat et à la présente Loi, à effectuer la délivrance, à remettre les documents s'il y a lieu et à transférer la propriété. »

Article 19

16. Le texte provisoire de cet article, établi à la troisième session du Groupe de travail, était le suivant :

« La délivrance consiste dans l'accomplissement par le vendeur de tous les actes nécessaires pour permettre à l'acheteur de prendre possession de la chose. »

17. Certains représentants ont été d'avis que cet article était inutile, étant donné que les actes que le vendeur était tenu d'accomplir pour effectuer la délivrance de la chose conformément à l'article 18 étaient énumérés aux articles 20 à 23.

18. On a également fait observer que le texte de l'article 19 était en contradiction avec celui de l'article 20; l'article 19 définissait la délivrance comme consistant dans l'accomplissement par le vendeur de *tous les actes* nécessaires pour permettre à l'acheteur de prendre possession de la chose, alors qu'aux termes de l'article 20 la délivrance s'effectuait par la remise de la chose au transporteur ou par la mise de la chose à la disposition

* Reproduite dans le présent volume, deuxième partie, I, A, 1, ci-après.

** Reproduit dans le présent volume, deuxième partie, I, A, 2, ci-après.

*** *Ibid.*

de l'acheteur. Cette contradiction créait une incertitude quant à la question de savoir à quel moment la délivrance s'opérait.

19. Un observateur a exprimé l'opinion que la définition de la délivrance donnée dans l'article 19 aurait pour résultat regrettable que la délivrance ne serait considérée comme ayant été effectuée que lorsque le vendeur aurait envoyé à l'acheteur les documents nécessaires pour lui permettre de prendre possession de la chose, même si le vendeur avait antérieurement remis la chose au transporteur.

20. Le Groupe de travail a renvoyé le texte de l'article 19 à un groupe de rédaction (I) composé des représentants de l'Autriche et de la Hongrie et de l'observateur de la CCI pour qu'il l'examine en tenant compte des observations qui précèdent.

21. Comme suite aux recommandations de ce groupe de rédaction, le Groupe de travail a décidé de supprimer l'article 19.

Article 20

22. Le Groupe de travail a examiné cet article en tenant compte du texte qu'il avait adopté de manière provisoire à sa troisième session et qui était ainsi libellé :

« 1. [La délivrance s'effectue :

« a) Lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose et qu'aucun autre lieu n'a été convenu, par la remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur;

« b) Lorsque, dans les cas non visés au précédent alinéa, le contrat porte sur un corps certain ou sur une chose de genre à prélever sur une masse déterminée qui doit être fabriquée ou produite et que les parties savaient que la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite en un lieu particulier au moment de la conclusion du contrat, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur en ce lieu;

« c) Dans tous les autres cas, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où le vendeur avait, lors de la conclusion du contrat, son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle.] »

23. Plusieurs représentants ont suggéré de supprimer de l'alinéa a les mots suivants : « ...et qu'aucun autre lieu n'a été convenu... » étant donné que, conformément à la disposition générale de l'article 5, l'accord des parties prévalait toujours sur les dispositions de la Loi.

24. Un observateur s'est prononcé contre cette proposition, arguant du fait que l'absence de ces mots rendrait incertaine l'interprétation de termes de livraison non définis utilisés dans un contrat, et il a proposé, pour clarifier les dispositions de l'alinéa a, que l'on introduise les mots « ou condition » après le mot « lieu ».

25. On a également suggéré de remplacer le mot « transporteur » à l'alinéa a, par les mots « premier transporteur », étant donné que très souvent, et notam-

ment dans le cas d'un transport combiné, plusieurs transporteurs successifs intervenaient.

26. Le Groupe de travail a demandé au groupe de rédaction auquel l'article 19 avait été renvoyé (voir par. 20 ci-dessus) d'examiner si la suppression de cet article exigerait une modification du libellé de l'article 20.

27. Compte tenu des observations ci-dessus et des recommandations du groupe de rédaction I, le Groupe de travail a décidé :

a) De supprimer à l'alinéa a les mots « ...et qu'aucun autre lieu n'a été convenu... »;

b) D'ajouter dans l'alinéa b, après les mots « masse déterminée », le mot « ou » qui avait été omis.

28. Le Groupe de travail n'a pas jugé nécessaire de remplacer, à l'alinéa a, le mot « transporteur » par l'expression « premier transporteur » étant donné que le vendeur remet toujours la chose au premier transporteur.

29. Le texte de l'article 20, tel qu'il a été adopté, est le suivant :

« 1. [La délivrance s'effectue :

« a) Lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose par la remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur;

« b) Lorsque, dans les cas non visés au précédent alinéa, le contrat porte sur un corps certain ou sur une chose de genre qui doit être prélevée sur une masse déterminée ou qui doit être fabriquée ou produite et que les parties savaient que la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite en un lieu particulier au moment de la conclusion du contrat, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur en ce lieu;

« c) Dans tous les autres cas, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où le vendeur avait, lors de la conclusion du contrat, son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle.] »

Article 21

30. Cet article n'ayant fait l'objet d'aucune observation, le Groupe de travail l'a adopté sous la forme qui lui avait été donnée à la troisième session. Le texte adopté se lit comme suit :

« Article 21

« 1. Si le vendeur est tenu de délivrer la chose à un transporteur, il doit conclure, aux conditions et par les moyens usuels, les contrats nécessaires pour que le transport soit effectué jusqu'au lieu prévu. Lorsque la chose n'est pas manifestement destinée à l'exécution du contrat par l'apposition d'une adresse ou tout autre moyen, le vendeur doit envoyer à l'acheteur un avis de l'expédition et, le cas échéant, quelque document spécifiant la chose.

« 2. 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 nécessaires à la conclusion de cette assurance.»

Article 22

31. Le texte de cet article, sous la forme qui lui avait été donnée à la troisième session, se lisait comme suit :

« Le vendeur doit [remettre la chose ou la mettre à la disposition de l'acheteur] :

« a) Lorsqu'une date est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à cette date;

« b) Lorsqu'une période (tel mois, telle saison) est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à une date, dans les limites de cette période, choisie par le vendeur, à moins qu'il ne résulte des circonstances que c'est à l'acheteur de choisir cette date;

« c) Dans tous les autres cas, dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat. »

32. On a fait observer que l'alinéa a de cet article était inutile, puisqu'il était posé en règle générale que l'accord des parties prévaut sur les dispositions de la Loi. D'aucuns ont cependant fait valoir que, même si cette disposition n'était pas indispensable à strictement parler, il pouvait néanmoins être utile de la faire figurer dans l'article.

33. Le Groupe de travail a décidé de remplacer le membre de phrase entre crochets, dans le premier membre de phrase de l'article, par les mots « délivrer la chose » et d'adopter l'article ainsi modifié. Le texte adopté est le suivant :

« Le vendeur doit délivrer la chose :

« a) Lorsqu'une date est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à cette date;

« b) Lorsqu'une période (tel mois, telle saison) est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à une date, dans les limites de cette période, choisie par le vendeur, à moins qu'il ne résulte des circonstances que c'est à l'acheteur de choisir cette date;

« c) Dans tous les autres cas, dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat. »

Article 23

34. Dans son rapport le Secrétaire général a suggéré que le texte de l'article 50 de la LUVI sur la remise des documents, révisé conformément à la proposition faite par le représentant du Japon dans son étude (voir A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1), figure dans la Loi en tant qu'article 23, immédiatement après les articles concernant la délivrance (voir par. 21 à 26 de l'annexe II).

35. Le Groupe de travail a décidé de suivre cette suggestion et d'adopter le texte révisé suivant :

« Lorsque le vendeur est tenu par le contrat ou les usages de remettre des documents se rapportant à la chose, il doit s'acquitter de cette obligation au moment et au lieu déterminés par le contrat ou par les usages. »

Articles 24 à 32

36. Le Groupe de travail a décidé de placer ces articles dans un groupe d'articles refondus consacrés aux sanctions. Les raisons de cette décision sont indiquées aux paragraphes 78 à 82 du présent rapport.

Article 33

37. Le texte de cet article, tel qu'il avait été rédigé par le Groupe de travail à sa troisième session, se lisait comme suit :

« 1. [Le vendeur doit livrer une chose dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont expressément stipulés au contrat et dont le contenant ou le conditionnement correspondent à celui qui est expressément stipulé au contrat.]

« 1 bis. [A moins que les termes ou conditions du contrat n'en disposent autrement, le vendeur doit livrer une chose :

« a) Qui convienne aux usages auxquels serviraient habituellement des choses du même type que celui qui est stipulé au contrat;

« b) Qui convienne à toute fin particulière qui a été portée expressément ou tacitement à la connaissance du vendeur;

« c) Qui possède les qualités d'un échantillon ou modèle que le vendeur a remis ou envoyé à l'acheteur;

« d) Dont le contenant ou le conditionnement soit celui qui est habituellement utilisé pour les choses de ce type.] »

« 2. La différence de quantité, l'absence d'une partie, d'une qualité ou d'une particularité ne sont pas prises en considération lorsqu'elles sont manifestement sans importance. »

38. Certains représentants ont estimé que le paragraphe 2 de l'article 33 devrait être placé à l'endroit voulu dans l'un des articles consacrés aux sanctions dont dispose l'acheteur. Un représentant a considéré que ce paragraphe était à sa place dans l'article 33. Par ailleurs, plusieurs autres représentants ont exprimé l'avis que ledit paragraphe était superflu et devrait être supprimé.

39. Un représentant a suggéré l'introduction, dans le paragraphe 1 bis de l'article, d'une disposition prévoyant la conformité de la chose avec les brochures, catalogues et autres publications du vendeur.

40. Des opinions divergentes ont été émises quant à la question de savoir si les exigences énoncées au paragraphe 1 bis s'excluaient mutuellement ou se complétaient. La plupart des représentants étaient toutefois d'avis que ces exigences étaient complémentaires.

41. Un représentant a fait observer que l'alinéa b du paragraphe 1 bis n'indiquait pas à quel moment il y avait lieu de porter à la connaissance du vendeur la fin particulière à laquelle la chose devait convenir. On a également fait valoir que cette disposition ne devrait s'appliquer que lorsque l'acheteur s'en remettait à la compétence du vendeur.

42. Plusieurs représentants ont estimé que, puisque l'article 36 apportait une exception aux garanties tacites prévues par l'article 33, il devrait être incorporé dans le texte de ce dernier article.

43. Le Groupe de travail a décidé de supprimer le paragraphe 2 de l'article 33. Il a ensuite créé un groupe de rédaction (VI), composé du représentant de l'Autriche et des observateurs de la Norvège et de la Conférence de La Haye, chargé de rédiger, compte tenu des considérations qui précèdent, le texte d'un article 33 qui comprendrait les dispositions de l'article 36.

44. Après examen du texte proposé par le groupe de rédaction et d'un projet de variante formulé par un représentant, le Groupe de travail a adopté pour l'article 33 le texte suivant :

« 1. Le vendeur doit livrer une chose dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont expressément stipulés au contrat, dont le contenant ou le conditionnement correspondent à celui qui est expressément stipulé au contrat et, à moins qu'il n'y ait à cet égard incompatibilité avec le contrat,

« a) Qui convienne aux usages auxquels serviraient habituellement des choses du même type;

« b) Qui convienne à toute fin particulière qui a été portée expressément ou tacitement à la connaissance du vendeur lors de la conclusion du contrat, à moins qu'il ne 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) Qui possède les qualités d'une chose que le vendeur a présentée à l'acheteur comme échantillon ou modèle;

« d) Dont le contenant ou le conditionnement soit celui qui est habituellement utilisé pour les choses de ce type.

« 2. Le vendeur n'est pas responsable d'un défaut de conformité au regard des alinéas a à d du paragraphe précédent qu'au moment de la conclusion du contrat l'acheteur connaissait ou ne pouvait pas ignorer. »

Article 34

45. Cet article n'appelaient aucune décision nouvelle, le Groupe de travail ayant décidé de le supprimer à sa troisième session.

Article 35

46. Le Groupe de travail a examiné cet article sur la base du texte qu'il avait établi à sa troisième session. Ce texte était le suivant :

« 1. La conformité au contrat se détermine d'après l'état de la chose au moment du transfert des risques. [Cependant, si par suite d'une déclaration de résolution ou d'une demande de remplacement le transfert des risques ne s'opère pas, la conformité se détermine d'après l'état de la chose au moment où, si la chose avait été conforme au contrat, les risques eussent été transférés.]

« 2. [Le vendeur est tenu des effets du défaut de conformité même s'ils surviennent après le moment fixé au paragraphe 1 du présent article.] »

47. Le Groupe de travail était saisi de deux propositions relatives au paragraphe 2 de cet article. D'après la première, le libellé de ce paragraphe devait être remplacé par celui du paragraphe 68 de l'annexe II au présent rapport afin de prévoir la responsabilité du vendeur en cas de manquement à une garantie concernant la chose. D'après la seconde proposition (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1), le paragraphe 2 devait être incorporé au paragraphe 1, et le second paragraphe de l'article devait reprendre le texte original du paragraphe 2 de l'article 35, selon lequel le vendeur est tenu des effets du défaut de conformité survenu après le moment du transfert des risques, lorsqu'il est responsable de ce défaut.

48. Plusieurs représentants ont été d'avis qu'il était difficile de savoir si le paragraphe 2 du texte reproduit au paragraphe 46 ci-dessus visait à rendre le vendeur responsable des dommages indirects subis par l'acheteur ou des vices cachés de la chose. On a fait observer que la question des dommages indirects était régie par les articles relatifs aux dommages-intérêts et que la question des vices cachés était traitée à l'article 39.

49. Quelques représentants ont exprimé des doutes quant à la nécessité de prévoir dans la loi des dispositions concernant la responsabilité du vendeur en cas de manquement à une garantie étant donné que cette responsabilité découlerait toujours d'une disposition contractuelle expresse.

50. Plusieurs représentants se sont opposés à l'introduction dans l'article du paragraphe 2 du texte original de l'article 35 de la LUVI, parce que le défaut de conformité dont traitait ce paragraphe pouvait également provenir d'un manquement à une obligation non contractuelle du vendeur.

51. Le Groupe de travail a renvoyé l'article 35 au groupe de rédaction III, composé des représentants de la Hongrie, du Japon, du Royaume-Uni et de l'URSS.

52. Sur recommandation du groupe de rédaction, le Groupe de travail a adopté l'article 35 ci-après :

« 1. Le vendeur est responsable, conformément au contrat et à la présente loi, du défaut de conformité qui existe au moment du transfert des risques, même si ce défaut n'apparaît qu'ultérieurement. [Cependant, si par suite d'une déclaration de résolution ou d'une demande de remplacement le transfert des risques ne s'opère pas, la conformité se détermine d'après l'état de la chose au moment où, si la chose avait été conforme au contrat, les risques auraient été transférés.]

« 2. Le vendeur est également responsable du 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 des obligations du vendeur, 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.»

53. Au sujet des mots placés entre crochets au paragraphe 1, le Groupe de travail a maintenu la décision qu'il avait prise, à sa troisième session, d'en différer l'examen jusqu'à ce que les articles sur le transfert des risques aient fait l'objet d'une décision définitive.

Article 36

54. Cet article a été incorporé à l'article 33 (voir par. 42 à 44 ci-dessus).

Article 37

55. Le Groupe de travail avait approuvé le texte de cet article à sa troisième session. Cependant, compte tenu d'une décision prise par le Groupe de travail suivant laquelle les mots « remise » et « remettre » devraient être remplacés chaque fois que possible par les mots « délivrance » et « délivrer », le texte a été modifié en conséquence. Le texte tel qu'il a été adopté est le suivant :

« En cas de délivrance anticipée, le vendeur conserve, jusqu'à la date à laquelle la délivrance doit intervenir, le droit de délivrer soit la partie ou la quantité manquantes, soit de nouvelles choses conformes au contrat, ou de réparer le défaut des choses délivrées, pourvu que ces opérations ne causent à l'acheteur ni inconvénient ni frais déraisonnables. Toutefois, l'acheteur conserve le droit de réclamer les dommages-intérêts prévus à l'article [82]. »

Article 38

56. Le Groupe de travail avait adopté, à sa troisième session, les paragraphes 1, 2 et 3 de cet article et avait placé entre crochets le paragraphe 4, sur lequel il se réservait de revenir. Le texte de cet article était le suivant :

« 1. L'acheteur doit examiner la chose ou la faire examiner dans un bref délai.

« 2. En cas de transport de la chose, l'examen peut être retardé jusqu'à son arrivée au lieu de destination.

« 3. Si la chose est réexpédiée par l'acheteur sans qu'il ait eu raisonnablement la possibilité de l'examiner et que le vendeur ait, lors de la conclusion du contrat, connu ou dû connaître la possibilité d'une telle réexpédition, l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose à sa nouvelle destination.

« 4. [Les modalités de l'examen sont réglées par la convention des parties ou, à défaut de convention, par la loi ou les usages du lieu où cet examen doit être effectué.] »

57. D'aucuns ont estimé que le paragraphe 4 de l'article 38 pourrait ne pas correspondre dans tous les cas à l'intention des parties ou à la pratique commerciale. On a dit aussi qu'il n'apparaissait pas clairement si les usages visés dans l'article étaient les usages inter-

nationaux au sens de l'article 9 ou s'il s'agissait d'usages locaux par voie d'exception à ce dernier article.

58. Quelques représentants ont également souligné qu'il n'y avait pas lieu de se référer à l'accord des parties sur les modalités d'examen puisqu'un tel accord ne pouvait déroger aux règles impératives du droit local.

59. Compte tenu de ce qui précède, plusieurs représentants ont suggéré que le paragraphe 4 soit supprimé.

60. D'autres représentants ont estimé que la question des modalités d'examen était importante et qu'il existait à cet égard des règles différentes pouvant entrer en conflit. La loi devait indiquer explicitement les règles applicables à cet égard. Ces représentants se sont donc opposés à la suppression du paragraphe 4.

61. Un représentant a suggéré que ce paragraphe règle également la question de la possibilité d'examiner la chose. D'autres représentants ont estimé que cela soulevait des difficultés en raison de l'ambiguïté du mot « possibilités » dans le contexte. Pour dissiper cette ambiguïté, le premier représentant a suggéré d'ajouter les mots « Le moment précis et » au début du paragraphe 4.

62. Un autre représentant, tout en convenant que la question des modalités d'examen pouvait être réglementée par la Loi, a été d'avis qu'en l'occurrence cette question devait être régie par la loi du vendeur.

63. Le Groupe de travail a confirmé sa décision d'adopter les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 38 sans modifications et il a décidé de supprimer le paragraphe 4.

Article 39

64. A sa troisième session, le Groupe de travail a approuvé le texte original de l'article 39 de la LUVI, avec de légères modifications. Le texte adopté était le suivant :

« 1. 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. Cependant, s'il apparaît ultérieurement un défaut qui ne pouvait pas être décelé par l'examen prévu à l'article précédent, l'acheteur peut encore s'en prévaloir, à condition qu'il en donne avis au vendeur dans un délai raisonnable après sa découverte. L'acheteur est toujours déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne l'a pas dénoncé dans un délai de deux ans à compter du jour de la remise de la chose, sauf clause de garantie couvrant ce défaut pour une période plus longue.

« 2. En dénonçant le défaut de conformité, l'acheteur doit en préciser la nature.

« 3. Au cas où une communication mentionnée à l'alinéa 1 a été adressée par lettre, télégramme ou tout autre moyen approprié, le fait qu'elle ait été retardée ou ne soit pas arrivée à destination ne prive pas l'acheteur du droit de s'en prévaloir. »

65. Dans une étude qu'il a soumise à la quatrième session (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1/Annexe I), un membre du Groupe de travail a proposé que l'on rem-

place le dernier membre de phrase du paragraphe 1 de cet article par le texte suivant :

« Si le défaut de conformité de la chose constitue un manquement à une garantie visée au paragraphe 2 de l'article 35, l'acheteur est déchu du droit de se prévaloir de ce défaut de conformité s'il ne l'a pas notifié au vendeur dans les [30] jours suivant l'expiration du délai de garantie [à condition que le défaut de conformité ait été décelé au cours de ce délai]. »

66. Dans son rapport, le Secrétaire général a soulevé la question de la compatibilité entre le paragraphe 1 de cet article, qui prévoyait un délai de déchéance de deux ans, et le principe posé par la Commission dans l'article 10 2) du projet de convention concernant la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels [voir annexe II, par. 88 à 90]. Le texte de l'article 10 2) de ce projet de convention est le suivant :

« Le délai de prescription d'une action fondée sur un défaut de conformité qui ne peut être décelé lorsque la chose est remise à l'acheteur est de deux ans à partir de la date à laquelle ce défaut de conformité a été ou aurait raisonnablement dû être constaté; toutefois, ce délai ne peut se prolonger au-delà de huit ans à partir de la date à laquelle la chose a été effectivement remise à l'acheteur. »

67. Plusieurs représentants ont estimé qu'il n'y avait aucune contradiction entre ces deux dispositions; l'article 39, paragraphe 1 de la LUVI prévoyait un délai dans lequel le défaut de conformité devait être dénoncé au vendeur, alors que l'article 10, paragraphe 2 du projet de convention concernant la prescription fixait un délai de prescription au-delà duquel l'action déjà née ne pouvait plus être intentée en justice. On a fait également remarquer que l'article premier, paragraphe 2 du projet de convention concernant la prescription prévoyait expressément que la convention ne porterait pas atteinte aux délais qui s'imposaient à une partie pour donner notification, lorsque cette notification était une condition de l'acquisition ou de l'exercice d'un droit.

68. Pour plusieurs autres représentants, s'il n'existait pas formellement de conflit entre les deux dispositions, les politiques suivies étaient du moins contradictoires, et il était souhaitable que la Commission elle-même essaie de résoudre ce problème. A ce propos, on a suggéré que la Commission ajourne toute décision à ce sujet jusqu'à la mise au point définitive de l'article 10 2) du projet de convention concernant la prescription par la Conférence des Nations Unies qui doit se réunir à cette fin.

69. Un observateur a déclaré que tout délai de déchéance qui serait supérieur au délai de deux ans prévu par le paragraphe 1 de l'article 39 serait jugé inacceptable par les milieux d'affaires.

70. Compte tenu des observations ci-dessus, le Groupe de travail a décidé de différer l'étude de cette question.

71. En ce qui concerne la proposition mentionnée au paragraphe 65 ci-dessus, le Groupe de travail a accepté, en principe, de remplacer le dernier membre de phrase du paragraphe 1 de l'article : « sauf clause de garantie couvrant ce défaut pour une période plus longue », par le texte proposé. Cependant, comme on avait proposé d'apporter à ce texte plusieurs modifications de rédaction, le Groupe de travail a chargé de la mise au point du texte un groupe de rédaction (V), composé des représentants du Japon et de l'URSS et de l'observateur de la Norvège.

72. Le groupe de rédaction a présenté deux variantes possibles. De l'examen de ces deux variantes, le Groupe de travail a conclu qu'aucune d'elles n'écartait toutes les difficultés. En conséquence, le Groupe de travail a décidé de prendre pour point de départ de ses travaux le dernier membre de phrase du paragraphe 1 de l'article 39, reproduit au paragraphe 64 ci-dessus.

73. Quelques représentants ont suggéré de remplacer l'expression « période plus longue », qui figure à la fin du paragraphe 1, par l'expression « période de durée différente ». Selon ces représentants, la garantie était un élément exprès du consentement des parties qui déterminait le temps pendant lequel le vendeur était responsable d'un défaut de conformité et elle devait donc prévaloir sur les dispositions de la loi. En conséquence, c'est selon que le défaut de conformité avait ou non été dénoncé pendant la période couverte par la garantie que la responsabilité du vendeur était ou non engagée, sans que l'on ait à rechercher si cette période était plus courte ou plus longue que le délai de déchéance de deux ans fixé par l'article 39.

74. D'autre part, plusieurs représentants estimaient qu'en l'absence d'une disposition contraire du contrat le simple fait que les parties étaient convenues d'une période de garantie plus courte ne saurait retirer à l'acheteur le bénéfice du délai imparti par l'article 39. Ces représentants étaient donc favorables au maintien de l'expression originale : « période plus longue ».

75. D'autres représentants ont proposé qu'il ne soit pas fait mention de la garantie dans cet article; la responsabilité du vendeur pour manquement à une garantie soulevait des problèmes différents de ceux qui étaient visés par l'article 39, et par conséquent devait faire l'objet d'un article particulier.

76. Comme on ne pouvait parvenir à aucun accord sur cette question, le Groupe de travail a décidé de retenir les deux formules : « plus longue » et « de durée différente », en les plaçant entre crochets, et il a ajourné sa décision définitive sur ce point.

77. Tel qu'il a été adopté, l'article 39 dispose :

« 1. 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. Cependant, s'il apparaît ultérieurement un défaut qui ne pouvait pas être décelé par l'examen prévu à l'article précédent, l'acheteur peut encore s'en prévaloir, à condition qu'il en donne avis au vendeur dans un délai raisonnable après sa découverte.

[L'acheteur est toujours déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne l'a pas dénoncé dans un délai de deux ans à compter du jour de la remise de la chose, sauf clause de garantie couvrant ce défaut pour une période [plus longue] [différente].]

« 2. En dénonçant le défaut de conformité, l'acheteur doit en préciser la nature.

« 3. Au cas où une communication mentionnée à l'alinéa 1 a été adressée par lettre, télégramme ou tout autre moyen approprié, le fait qu'elle ait été retardée ou ne soit pas arrivée à destination ne prive pas l'acheteur du droit de s'en prévaloir. »

Article 40

78. Cet article n'appelait aucune décision, le Groupe de travail ayant décidé, à sa troisième session, d'adopter sans changement le texte original de l'article 40 de la LUVI, qui est le suivant :

« Le vendeur ne peut pas se prévaloir des dispositions des articles 38 et 39 lorsque le défaut de conformité porte sur des faits qu'il connaissait ou ne pouvait pas ignorer et qu'il n'a pas révélés. »

Sanctions dont l'acheteur dispose en cas de contravention au contrat : articles 24 à 32, 41 à 49, 51, 52 2) à 4) et 55

79. A sa troisième session, le Groupe de travail a décidé de regrouper et fusionner les dispositions concernant les sanctions dont l'acheteur dispose en cas d'inexécution par le vendeur de ses obligations en ce qui concerne la date et le lieu de la délivrance, dispositions qui sont contenues dans des articles distincts de la LUVI. Sur la base de cette décision, le Secrétaire général a proposé dans son rapport deux solutions possibles selon lesquelles le regroupement et la fusion des articles relatifs aux sanctions seraient encore poussés plus loin.

80. Selon la première solution, on aurait deux groupes distincts d'articles refondus, le premier contenant les articles relatifs aux sanctions pour ce qui est de la date et du lieu de la délivrance qui ont été fusionnés par le Groupe de travail (annexe II, par. 27 à 57) et le second réunissant les articles relatifs aux sanctions de l'inexécution des obligations du vendeur quant à la conformité de la chose et au transfert de la propriété (annexe II, par. 111 à 155).

81. La seconde solution consisterait à établir un régime unifié de sanctions pour l'inexécution de toutes les obligations du vendeur (annexe II, par. 163 à 177). Selon le rapport du Secrétaire général, cette seconde solution offrirait l'avantage d'éliminer les problèmes de qualification que présente la première solution et les possibilités de lacunes qui en découlent. L'établissement d'un régime unifié aurait également l'avantage de la simplicité et de la clarté (les raisons avancées dans le rapport du Secrétaire général sont exposées au paragraphe 177 de l'annexe II au présent rapport).

82. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail a décidé de prendre pour base de son examen des sanctions dont dispose l'acheteur le texte des articles 41 à 48 que le Secrétaire général a proposé dans le cadre d'un régime unifié de sanctions.

Article 41

83. Il avait été suggéré dans le rapport du Secrétaire général que cet article qui traitait initialement des sanctions de l'acheteur en cas de défaut de conformité de la chose soit remanié de manière à s'appliquer à l'inexécution de la part du vendeur de l'une quelconque de ses obligations. A cette fin, le texte suivant était proposé :

« Lorsque le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi, l'acheteur peut :

« a) Exercer les droits prévus aux articles 42 à 46;

« b) Obtenir les dommages-intérêts prévus à l'article 82 ou aux articles 84 à 87. »

84. Un observateur a suggéré d'ajouter les mots « sous réserve d'adresser au vendeur la notification requise à cette fin », après le mot « peut » dans la première phrase de cet article. Le même observateur a suggéré aussi que le paragraphe 4 de l'article 43, proposé au paragraphe 165 du rapport du Secrétaire général et qui exclut la possibilité pour le vendeur d'obtenir un délai de grâce, devienne le paragraphe 2 de l'article 41.

85. Plusieurs représentants ont été d'avis que le texte reproduit ci-dessus était acceptable et qu'il n'était pas nécessaire d'y faire mention de la nécessité d'une notification.

86. Le Groupe de travail a adopté le texte ci-dessus et a décidé de faire du paragraphe 4 de l'article 43 proposé au paragraphe 165 du rapport du Secrétaire général le paragraphe 2 de l'article 41. Le texte tel qu'il a été adopté est le suivant :

« 1. Lorsque le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi, l'acheteur peut :

« a) Exercer les droits prévus aux articles 42 à 46;

« b) Obtenir les dommages-intérêts prévus à l'article 82 ou aux articles 84 à 87.

« 2. En aucun cas, le vendeur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce. »

Article 42

87. A sa troisième session, le Groupe de travail avait adopté pour cet article le texte suivant :

« L'acheteur conserve le droit à l'exécution du contrat, à moins qu'il n'ait déclaré la résolution du contrat conformément à la présente loi. »

88. Le Secrétaire général avait noté dans son rapport que, d'après le rapport du Groupe de travail sur sa troisième session, le texte ci-dessus ne se rapportait pas à la question de savoir si le tribunal devait ordonner l'exécution forcée; cette question était traitée à l'article 16 de la LUVI et à l'article VII de la Convention de 1964 à laquelle la Loi uniforme était annexée.

89. A ce propos, le Secrétaire général avait exprimé l'opinion que les articles qui énonçaient les sanctions

mises à la disposition de l'acheteur devraient prévoir cette sanction particulière qu'était l'exécution forcée et il notait que les limitations que les règles de procédure du for pouvaient apporter à l'exercice du droit d'avoir recours à cette sanction pourraient être également énoncées dans les mêmes articles. Sur la base de cette considération, les deux variantes suivantes de l'article 42 avaient été soumises dans le rapport du Secrétaire général :

Variante A

« 1) L'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat lorsque le tribunal prononcerait l'exécution en nature en vertu de son propre droit pour des contrats de vente semblables non régis par la Loi uniforme. [Voir art. 16 de la LUVI et art. VII de la Convention de 1964.]

« 2) Toutefois, l'acheteur ne peut exiger du vendeur l'exécution du contrat si un achat de remplacement est conforme aux usages et raisonnablement possible. [Voir art. 25 et 42 1), c de la LUVI.] »

Variante B

« L'acheteur peut exiger du vendeur l'exécution du contrat, à moins qu'un achat de remplacement ne soit conforme aux usages et raisonnablement possible. [Voir les articles 25 et 42 1), c de la LUVI.] »

90. Certains représentants ont exprimé l'avis que la variante A n'était pas acceptable parce qu'elle n'autoriserait l'acheteur à exiger l'exécution forcée que dans les cas où pareille demande serait conforme à la loi du for. Selon ces représentants, les limites posées au droit de demander l'exécution forcée devaient être fixées par la Loi uniforme elle-même.

91. Deux observateurs ont exprimé l'opinion que toute référence au droit national dans ce contexte introduirait un élément d'incertitude dans la loi et encouragerait la recherche de règles du for favorables. Il a été suggéré à cet égard que, comme le faisait le texte original de la LUVI, l'article 42 précise les cas où l'acheteur pouvait exiger l'exécution en nature; le renvoi à la loi du for était particulièrement peu satisfaisant en cas de défaut de conformité puisque les parties ne savaient pas quel tribunal aurait finalement à connaître de l'affaire.

92. Un observateur a suggéré de faire une distinction entre le droit de l'acheteur de demander l'exécution et la possibilité d'obtenir l'exécution. La Loi uniforme devrait se borner à poser le droit, la question de l'exigibilité de l'exécution devant être traitée dans la Convention. Cette dernière suggestion a été appuyée par un autre observateur.

93. Plusieurs représentants ont déclaré que les pays de *common law* auraient des difficultés à adopter la variante B ou toute autre disposition analogue, parce que leur droit national donnait à la sanction de l'exécution forcée un caractère discrétionnaire et accessoire et ne reconnaissait pas d'une manière générale le droit de demander l'exécution en nature.

94. Un observateur a exprimé l'avis que le texte de cet article devrait stipuler expressément que l'ache-

teur ne pourrait pas exiger l'exécution s'il avait déclaré la résolution du contrat ou réduit le prix. A ce propos, plusieurs représentants ont posé la question de savoir si d'autres actes ou déclarations de l'acheteur ne devraient pas avoir le même effet.

95. Plusieurs représentants ont également partagé l'avis de ce même observateur, à savoir que l'acheteur ne devrait avoir le droit d'exiger le remplacement de la chose défectueuse que si le défaut de conformité constituait une contravention essentielle au contrat, parce que cette sanction risquerait d'être encore plus sévère pour le vendeur que la résolution du contrat. Pour cette raison, on a considéré que l'exigence d'une notification dans un bref délai de la part de l'acheteur devrait également s'appliquer à cette situation.

96. Le Groupe de travail a renvoyé l'article à un groupe de rédaction (VI), composé des représentants de l'Autriche, du Japon et du Royaume-Uni et des observateurs de la Norvège et de la Chambre de commerce internationale.

97. Sur recommandation du groupe de rédaction, le Groupe de travail a adopté le texte suivant pour l'article 42 :

Article 42

« 1. L'acheteur a le droit d'exiger du vendeur l'exécution du contrat dans la mesure où l'exécution en nature pourrait être ordonnée par le tribunal en vertu de son propre droit pour des contrats de vente semblables non régis par la Loi uniforme, à moins que l'acheteur n'ait agi de manière incompatible avec l'exercice de ce droit, que ce soit en déclarant la résolution du contrat conformément à l'article 44, en réduisant le prix conformément à l'article 45 [ou en faisant savoir au vendeur qu'il réparerait lui-même le défaut de conformité].

« 2. Cependant, 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 lorsque le défaut de conformité constitue une contravention essentielle au contrat et a été dénoncé dans un bref délai. »

Articles 43 et 44

98. Sur la base des articles 43 et 44 tels qu'ils ont été remaniés par le Groupe de travail à sa troisième session, il a été proposé, dans le rapport du Secrétaire général (voir annexe II, par. 128 à 142), que le texte de l'article 43 qui figurerait dans le régime unifié de sanctions soit ainsi conçu :

« 1. L'acheteur peut, en adressant dans un bref délai une notification à cet effet au vendeur, déclarer la résolution du contrat, lorsque l'inexécution par le vendeur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi constitue une contravention essentielle au contrat.

« 2. Le vendeur peut toutefois délivrer, après la date fixée pour la délivrance de la chose, soit toute partie ou quantité manquante ou de nouvelles choses conformes au contrat, soit réparer tout autre

manquement à ses obligations, mais seulement si le retard à prendre ces mesures ne constitue pas une contravention essentielle au contrat [et si ces mesures ne causent à l'acheteur ni inconvénient ni frais déraisonnables].

« 3. Bien que l'inexécution par le vendeur des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi ne constitue pas une contravention essentielle, l'acheteur peut fixer pour cette exécution un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Si, à l'expiration de ce délai supplémentaire, le vendeur n'a pas exécuté son obligation, l'acheteur peut, en adressant dans un bref délai une notification à cet effet au vendeur, déclarer la résolution du contrat.

« 4. En aucun cas, le vendeur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce. »

99. Sur la base du paragraphe 4 de l'article 25, tel qu'il avait été rédigé par le Groupe de travail à sa troisième session, il a été également proposé (voir par. 171 de l'annexe II) que la disposition de ce paragraphe soit élargie de manière à s'appliquer non seulement à l'inexécution par le vendeur de ses obligations concernant la date et le lieu de l'exécution, mais également aux demandes de l'acheteur tendant à la fourniture de la quantité manquante d'un envoi conforme ou à la réparation ou au remplacement d'une chose défectueuse. Le Secrétaire général a donc proposé dans son rapport que l'article 44 soit ainsi conçu :

« Lorsque le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi et que l'acheteur lui demande d'exécuter cette obligation, l'acheteur ne peut pas déclarer [la résolution] du contrat avant l'expiration de tout délai indiqué dans la demande, ou, si aucun délai n'y est indiqué, avant l'expiration d'un délai raisonnable, à moins que le vendeur ne refuse d'exécuter son obligation dans ce délai. »

100. Certains représentants ont exprimé l'opinion que si la disposition du paragraphe 1 de l'article 43 qui impose à l'acheteur d'adresser une notification dans un bref délai peut convenir en cas de défaut de conformité elle risque d'être trop rigoureuse en cas de défaut de délivrance. On a fait observer que cette disposition permettrait de dire que l'acheteur n'a pas déclaré la résolution dans un bref délai alors qu'il attend parce qu'il a des raisons de penser que le vendeur effectuera la délivrance tardivement.

101. Plusieurs représentants ont émis l'opinion que la formulation du paragraphe 3 de l'article 43 qui était proposée était inacceptable car elle permettrait à l'acheteur de se prévaloir d'un défaut de conformité mineur comme d'une contravention essentielle en utilisant le système du *Nachfrist* (délai supplémentaire) prévu dans ce paragraphe et de déclarer la résolution du contrat si le vendeur ne s'exécutait pas avant l'expiration du délai supplémentaire. Il a donc été suggéré qu'en pareil cas le vendeur ne soit autorisé à déclarer la résolution du contrat que si le défaut d'exécution avant l'expiration du délai supplémentaire constituait une contravention essentielle.

102. Un représentant a fait observer que, si l'on interprétait le paragraphe 3 de l'article 43 comme n'étant applicable que dans les cas où la contravention commise par le vendeur n'était pas essentielle, on aboutirait à un résultat curieux; l'acheteur qui serait victime d'une contravention essentielle ne pourrait exiger l'exécution du contrat en fixant un délai supplémentaire lorsqu'il le désirerait. En pareil cas, la seule sanction dont il disposerait serait de déclarer la résolution du contrat dans un bref délai.

103. Un représentant a proposé de supprimer cette ambiguïté en remplaçant, au début du paragraphe 3 de l'article 43, les mots « Bien que l'inexécution par le vendeur des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi ne constitue pas » par les mots suivants « Que l'inexécution par le vendeur des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi constitue ou non ».

104. Un autre représentant a fait observer que le texte de l'article 43 proposé ne prévoyait pas le droit de l'acheteur de réparer lui-même la chose défectueuse aux frais du vendeur.

105. En ce qui concerne l'article 44, d'aucuns ont suggéré qu'il devrait être fusionné avec l'article 43. Un observateur a présenté une proposition tendant à modifier la structure et, dans une certaine mesure, le contenu des articles 43 et 44.

106. Un représentant a jugé qu'il était nécessaire d'indiquer à l'article 44 que le délai que l'acheteur pourrait fixer en exigeant l'exécution devrait être raisonnable. Un autre représentant a été d'avis qu'il ne convenait pas de prévoir une telle disposition étant donné que l'acheteur, aux termes de cet article, était en droit de déclarer purement et simplement la résolution du contrat, sans avoir à accorder un délai supplémentaire pour son exécution. L'acheteur devait donc être libre de fixer le délai supplémentaire qu'il jugeait bon.

107. Compte tenu des observations et des propositions qui précèdent, le Groupe de travail a renvoyé les articles 43 et 44 à un groupe de rédaction (VII), composé des représentants des États-Unis d'Amérique, de la France et de l'URSS et des observateurs de la Norvège et de la Chambre de commerce internationale, pour qu'il les examine et fasse rapport.

108. Comme suite aux recommandations de ce groupe de rédaction, le Groupe de travail a décidé d'adopter, avec plusieurs modifications de forme, le texte des articles 43 et 44 proposé par le groupe de rédaction. Le texte adopté par le Groupe de travail est ainsi conçu :

« Article 43

« Lorsque l'acheteur exige du vendeur l'exécution du contrat, il peut fixer, pour la livraison ou pour l'achèvement de la réparation ou l'exécution de toute autre obligation, un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Lorsque le vendeur n'a pas exécuté son obligation à l'expiration du délai

supplémentaire ou, si l'acheteur n'a fixé aucun délai, à l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable, ou lorsque le vendeur, avant l'expiration du délai fixé ou, le cas échéant, d'un délai d'une durée raisonnable, déclare qu'il n'exécutera pas son obligation, l'acheteur peut se prévaloir de toute sanction ou de tout moyen de réparation mis à sa disposition par la présente loi. »

« Article 43 bis

« 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 44 ou n'ait réduit le prix conformément à l'article 45 [ou à moins qu'il n'ait fait savoir au vendeur qu'il réparerait lui-même le défaut de conformité].

« 2. Lorsque le vendeur demande à l'acheteur de lui notifier la décision qu'il a prise en vertu du paragraphe précédent, et que l'acheteur ne lui répond pas dans un délai d'une durée raisonnable, le vendeur peut exécuter le contrat sous réserve de le faire avant l'expiration du délai qu'il a indiqué dans sa demande ou, s'il n'a indiqué aucun délai, avant l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable. Lorsque le vendeur avise l'acheteur qu'il exécutera le contrat avant l'expiration d'un délai déterminé, il est présumé demander à l'acheteur de lui notifier sa décision conformément au présent paragraphe. »

« Article 44

« 1. L'acheteur peut, en adressant une notification à cet effet au vendeur, déclarer la résolution du contrat :

« a) Lorsque l'inexécution par le vendeur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi constitue une contravention essentielle au contrat, ou

« b) Lorsque le vendeur n'a pas délivré la chose à l'expiration du délai supplémentaire fixé par l'acheteur conformément à l'article 43.

« 2. L'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas au vendeur une notification à cet effet avant l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable :

« a) Lorsque le vendeur n'a pas délivré la chose [ou remis les documents] à la date convenue, dès lors que l'acheteur a été informé que la chose a été délivrée [ou les documents remis] tardivement ou que le vendeur lui a demandé de lui notifier sa décision conformément à l'article [43 bis, paragraphe 2];

« b) Dans tous les autres cas, dès lors que l'acheteur a eu connaissance du défaut d'exécution par le vendeur ou aurait dû en avoir connaissance, ou lorsque l'acheteur a exigé du vendeur l'exécution du contrat, à l'expiration du délai mentionné à l'article 43. »

109. Au paragraphe 1 de l'article 43 bis, on a mis entre crochets la formule concernant la réparation de la chose défectueuse par l'acheteur lui-même pour indiquer que le Groupe de travail n'a pas pris de décision définitive sur ce point. On a également mis entre crochets la formule concernant les documents, à l'alinéa a du paragraphe 2 de l'article 44, pour la même raison. Le représentant du Japon a été prié de faire une étude sur ce dernier point.

110. Plusieurs représentants et un observateur ont exprimé l'opinion que la mention de la contravention essentielle au paragraphe 1 de l'article 43 bis restreindrait inutilement le droit du vendeur de réparer un manquement à ses obligations et qu'il convenait donc de la supprimer; il suffisait de prévoir que l'exercice de ce droit ne devait causer à l'acheteur ni inconvénients ni frais déraisonnables.

111. Un représentant a suggéré que le dernier membre de phrase du paragraphe 1 de l'article 43 bis, à partir des mots « à moins que... », était inutile et qu'il y avait lieu de le supprimer.

112. Un observateur a proposé de remplacer l'expression « dans un délai d'une durée raisonnable », dans le membre de phrase du paragraphe 2 de l'article 43 bis où elle est employée pour la première fois, par les mots « dans un bref délai », dans la mesure où il s'agissait d'un défaut de délivrance. Il a également proposé d'apporter la même modification à l'article 43.

113. Un représentant, appuyé par un observateur, a suggéré que tout droit de l'acheteur de réparer lui-même un défaut de conformité et les répercussions de ce droit sur le régime de sanctions fasse l'objet d'une étude séparée.

114. Un représentant a fait observer, d'une manière générale, que les changements apportés par les nouveaux articles 42, 43, 43 bis et 44 au régime de sanctions étaient de caractère fondamental et pourraient appeler une analyse plus approfondie et des ajustements éventuels. Un observateur a dit qu'il partageait cette façon de voir.

Article 45

115. A sa troisième session, le Groupe de travail a adopté sans changement le texte original de l'article 45 de la LUVI. Le Secrétaire général avait proposé dans son rapport que ce texte soit maintenu dans l'ensemble unifié de sanctions mises à la disposition de l'acheteur (voir par. 172 et 173 de l'annexe II).

116. Un observateur a suggéré d'inverser l'ordre des articles 45 et 46.

117. Le Groupe de travail a décidé d'adopter sans changement l'article 45 de la LUVI en tant qu'article 46. Le texte adopté est le suivant :

« Article 46

« 1. Lorsque le vendeur n'a remis qu'une partie de la chose ou une quantité insuffisante, ou lorsqu'une partie seulement de la chose remise est conforme

au contrat, les dispositions des articles [43, 43 bis et 44] s'appliquent en ce qui concerne la partie ou la quantité 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 46

118. Dans son rapport (voir par. 146 à 152 de l'annexe II), le Secrétaire général a suggéré que, eu égard aux objections que soulevait le texte original de l'article 46 (voir A/CN.9/62/Add.1*, par. 109 à 114), cet article soit remanié comme suit :

« L'acheteur [en adressant une notification à cet effet au vendeur] peut déduire de toute fraction du prix convenu au contrat le montant total ou partiel du préjudice qu'il a subi du fait d'une contravention quelconque audit contrat. »

119. La plupart des représentants qui ont pris la parole à ce sujet ont estimé que la Loi uniforme devait prévoir la sanction de la réduction du prix car celle-ci était largement utilisée, en particulier dans les pays de tradition romaniste.

120. Un représentant a été d'avis que le droit de l'acheteur de réduire le prix devrait être limité aux contraventions au contrat pour défaut de conformité de la chose. Le même représentant a également souligné que, si dans la pratique réelle des affaires il était difficile de faire une distinction entre réduction du prix et dommages-intérêts, les deux sanctions étaient distinctes d'un point de vue juridique et devaient être traitées séparément dans la Loi.

121. Un autre représentant a déclaré qu'une différence importante entre la réduction du prix et l'octroi de dommages-intérêts était que pour la réduction du prix il n'était pas nécessaire de prouver une faute alors que des dommages-intérêts ne pouvaient être obtenus que si une faute était prouvée. Un observateur partageait cet avis, et il a ajouté que le droit de réduire le prix n'était pas même soumis aux conditions posées par l'article 74 de la LUVI.

122. Des opinions différentes ont été exprimées quant à la question de savoir si l'acheteur devait pouvoir réclamer à la fois des dommages-intérêts et une réduction du prix. Quelques représentants ont été d'avis que l'acheteur devait avoir le droit, dans certains cas, de demander des dommages-intérêts en même temps que la réduction du prix.

123. Un représentant s'est demandé s'il était sage de prévoir dans la loi un système permettant de s'accorder à soi-même réparation. De l'avis de ce représentant, le recours en justice était préférable.

124. Le Groupe de travail a renvoyé l'article 46 à un groupe de rédaction (VIII) composé des repré-

tants de la Hongrie, du Japon, du Royaume-Uni et de l'URSS.

125. Sur la base du texte recommandé par le groupe de rédaction et conformément à sa décision d'inverser l'ordre des articles 45 et 46 (voir ci-dessus, par. 116 et 117), le Groupe de travail a adopté le libellé suivant pour l'article 45 :

« Article 45

« En cas de défaut de conformité de la chose au contrat, 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. »

126. Il a été entendu que les mots « l'acheteur peut déclarer la réduction du prix » n'autorisaient pas seulement l'acheteur à retenir la fraction du prix considérée mais pouvaient également lui servir de base pour recouvrer cette fraction si elle avait déjà été payée.

Article 47

127. A sa troisième session, le Groupe de travail avait décidé d'adopter tel quel l'article 47 de la LUVI. Le texte de cet article était ainsi conçu :

« Lorsque le vendeur de choses de genre a présenté à l'acheteur une quantité supérieure à celle prévue au contrat, l'acheteur peut refuser ou accepter la quantité qui dépasse celle prévue au contrat. Si l'acheteur la refuse, le vendeur ne peut être tenu qu'aux dommages-intérêts prévus à l'article 82. S'il accepte tout ou partie de la quantité excédentaire, il doit la payer au taux du contrat. »

128. Dans son rapport, le Secrétaire général a proposé de supprimer les mots « de choses de genre » dans la première phrase du texte en vue de rendre cette disposition applicable lorsque le vendeur, après la conclusion du contrat, a réservé un corps certain pour l'exécution du contrat (voir par. 154 de l'annexe II).

129. Un observateur a suggéré que l'article 27 de la LUVI, tel qu'il avait été remanié par le Groupe de travail à sa troisième session, devienne le paragraphe 1 de l'article 47.

130. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail a décidé d'adopter le texte de l'article 47 avec les modifications mentionnées ci-dessus. Le texte adopté est le suivant :

« 1. Lorsque le vendeur offre de délivrer la chose avant la date déterminée, l'acheteur a la faculté de l'accepter ou de la refuser.

« 2. Lorsque le vendeur a présenté à l'acheteur, une quantité supérieure à celle prévue au contrat, l'acheteur peut refuser ou accepter la quantité qui dépasse celle prévue au contrat. Si l'acheteur la refuse, le vendeur ne peut être tenu qu'aux dommages-intérêts prévus à l'article 82. S'il accepte tout ou partie de la quantité excédentaire, il doit la payer au taux du contrat. »

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A, 5, annexe II.*

Article 48

131. L'article 48 de la LUVI déclare :

« L'acheteur peut exercer les droits mentionnés aux articles 43 à 46 même avant le moment fixé pour la délivrance, s'il est manifeste que la chose qui serait remise n'est pas conforme au contrat. »

132. A sa troisième session, le Groupe de travail a décidé de surseoir à toute décision concernant l'article 48 de la LUVI jusqu'au moment où il aurait examiné les dispositions connexes relatives à la convention anticipée (art. 75 à 77 de la LUVI).

133. Dans son rapport, le Secrétaire général a recommandé de placer cet article dans un ensemble unifié de sanctions (voir par. 176 de l'annexe II).

134. Le Groupe de travail a provisoirement approuvé cette recommandation et a décidé de ne prendre de décision définitive concernant l'article 48 que lorsqu'il aurait examiné les articles 75 à 77, relatifs à la convention anticipée.

Article 49

135. A sa troisième session, la Commission a décidé de supprimer cet article, qui traitait de questions relevant du projet de convention sur la prescription (voir A/8017, par. 34 *).

Article 50

136. Après révision, cet article, concernant la remise des documents, est devenu l'article 23 (voir par. 34 et 35 ci-dessus).

Article 51

137. Par suite du regroupement des articles concernant les sanctions dont dispose l'acheteur, l'article 51 est devenu superflu et a donc été supprimé.

Article 52

138. A sa troisième session, le Groupe de travail n'avait pas pris de décision définitive sur cet article, dont le libellé était le suivant :

« 1. [Lorsque la chose est l'objet d'un droit ou d'une prétention d'un tiers et que l'acheteur n'a pas accepté de la prendre dans ces conditions, l'acheteur doit, à moins que le vendeur ne connaisse déjà la situation, dénoncer à ce dernier le droit ou la prétention du tiers et lui demander d'y remédier dans un délai raisonnable ou de lui délivrer des choses nouvelles libres de tout droit.]

« 2. [Si le vendeur fait droit à cette demande, l'acheteur qui a subi un préjudice peut exiger les dommages-intérêts prévus à l'article 82.]

« 3. [Faute par le vendeur de faire droit à cette demande, l'acheteur peut, s'il en résulte une contravention essentielle au contrat, déclarer la résolution de celui-ci et demander les dommages-intérêts prévus aux articles 84 à 87. Si l'acheteur ne déclare pas la résolution ou s'il n'y a pas contravention essentielle

au contrat, l'acheteur est en droit d'exiger les dommages-intérêts prévus à l'article 82.]

« 4. [L'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'a pas adressé au vendeur la dénonciation prévue par l'alinéa 1 dans un délai raisonnable à partir du moment où il a constaté ou aurait dû constater le droit ou la prétention du tiers sur la chose.] »

139. Étant donné que cet article avait fait l'objet de sérieuses critiques à la troisième session du Groupe de travail (voir A/CN.9/62/Add.1**, par. 128 à 138), le Secrétaire général a proposé dans son rapport (voir annexe II, par. 103 à 108), de rédiger le paragraphe 1 de cet article comme suit :

« 1. 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. »

140. Le rapport analysait également certains problèmes de rédaction que soulevait l'introduction d'une disposition exigeant de l'acheteur qu'il adresse une demande au vendeur. A ce sujet, la formulation suivante était présentée à titre de possibilité :

« 2. L'acheteur doit, à moins que le vendeur ne connaisse déjà la situation, dénoncer à ce dernier le droit ou la prétention du tiers et lui demander d'y remédier, dans un délai raisonnable, ou de lui délivrer des choses nouvelles libres de tout droit ou prétention d'un tiers. Si le vendeur ne fait pas droit à cette demande dans le délai requis, il y a contravention essentielle au contrat. »

141. Tous les représentants qui ont pris la parole à propos de cet article ont reconnu que le paragraphe 1 du texte proposé ci-dessus représentait une amélioration par rapport au texte original.

142. Cependant, un représentant a contesté la nécessité d'ajouter le mot « prétention » après le mot « droit ». On a fait également remarquer que ce paragraphe, dans sa formulation actuelle, aurait pour effet que l'acheteur serait en droit de résoudre le contrat même si la prétention du tiers n'était pas fondée. Par ailleurs, on a fait valoir qu'il était important de maintenir le mot « prétention » sans aucunement le qualifier, faute de quoi l'acheteur aurait à prouver que le droit invoqué est dûment fondé, et l'existence d'une prétention (avant même toute décision judiciaire) aurait pour conséquence que l'acheteur ne pourrait pas utiliser la chose ou ne pourrait le faire qu'à ses risques et périls.

143. Un observateur a fait valoir que le paragraphe 2 était inutile puisque les articles 41 à 44, relatifs à la notification et aux sanctions, réglaient les situations visées par cette disposition. Le même observateur a en outre signalé que le mot « doit », au début du paragraphe, ferait que l'acheteur aurait le devoir, et non pas simplement la faculté, de demander au vendeur de libérer la chose des droits ou prétentions pesant sur elle. Il a également indiqué qu'il serait possible de distinguer

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, III, A.*

** *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A, 5, annexe II.*

entre les prétentions qui visent le droit de propriété et celles qui visent seulement à interdire une utilisation déterminée de la chose.

144. Deux observateurs ont fait remarquer que, dans cet article, le mot « prétention » englobait les prétentions susceptibles de se révéler non fondées, mais ne s'entendait pas des prétentions fondées sur des réglementations administratives ni des droits de propriété industrielle; ces cas relevaient de l'article 33. Les deux observateurs ont en outre estimé que le paragraphe 3 de l'article 52 de la LUVI ne devait donner à l'acheteur le droit de résoudre le contrat que lorsque la prétention du tiers entraînait une contravention essentielle au contrat, particulièrement lorsqu'il s'agissait de prétentions fondées sur les dispositions d'un contrat et relatives à des restrictions portant sur un usage déterminé de la chose.

145. Le Groupe de travail a décidé de remplacer le mot « doit » par le mot « peut » à la première ligne du texte reproduit au paragraphe 138 ci-dessus et il a adopté, avec cette modification, le texte proposé par le Secrétaire général dans son rapport. Le texte adopté est le suivant :

« 1. 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.

« 2. L'acheteur peut, à moins que le vendeur ne connaisse déjà la situation, dénoncer à ce dernier le droit ou la prétention du tiers et lui demander d'y remédier, dans un délai raisonnable, ou de lui délivrer des choses nouvelles libres de tout droit ou prétention d'un tiers. Si le vendeur ne fait pas droit à cette demande dans le délai requis, il y a contravention essentielle au contrat. »

Article 53

146. Au paragraphe 157 de son rapport, le Secrétaire général a suggéré de supprimer l'article 53, qui allait dans le même sens que l'article 34 que le Groupe de travail avait décidé de supprimer à sa troisième session.

147. Le Groupe de travail a décidé de supprimer l'article 53.

Article 54

148. Cet article est repris en substance dans l'article 21 (voir par. 30 ci-dessous).

Article 55

149. Cet article est repris en substance dans les articles 41 à 48.

II. — Examen des articles 56 à 70 de la LUVI

Article 56

150. Pour cet article, le Groupe de travail a décidé d'adopter, sans modifications, le texte original de la LUVI, ainsi libellé :

« L'acheteur s'oblige à payer le prix et à prendre livraison de la chose dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi. »

Article 57

151. L'article 57 de la LUVI est ainsi conçu :

« Lorsque la vente est conclue sans que le prix ait été déterminé par le contrat, directement ou par référence, l'acheteur est tenu de payer le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat. »

152. Certains représentants ont fait remarquer que cet article, traitant de questions qui recevaient des solutions différentes selon les pays, pouvait s'interpréter comme validant des contrats qui ne contenaient aucune indication quant au prix, puisque, selon l'article 8 de la Loi uniforme, cette loi, « sauf exception formelle », ne concernait pas la formation du contrat. Dès lors, l'application de cet article risquait d'introduire dans la pratique une incertitude considérable, et même de mener à des injustices dans le cas où un acheteur pourrait être tenu de payer un prix « habituellement pratiqué par le vendeur » dont il n'avait aucunement eu connaissance au cours de la négociation. Ces représentants ont suggéré que l'article 57 soit supprimé.

153. Plusieurs autres représentants ont également fait observer que l'article 8 de la LUVI excluait expressément du champ d'application de la Loi les questions de la formation du contrat et de sa validité. De l'avis de ces représentants, l'article 57 ne s'appliquait que si le droit applicable en dehors de la LUVI reconnaissait que le contrat avait été valablement conclu. C'était d'ailleurs ce que les premiers mots de l'article 57 : « Lorsque la vente est conclue » mettaient bien en évidence. On a aussi fait valoir que la suppression de cet article aurait pour conséquence un manque d'uniformité car, lorsque le droit national reconnaît que le contrat a été valablement conclu, ce sont ses propres règles qui s'appliqueraient aux contrats de vente internationale pour ce qui est de la détermination du prix.

154. Un observateur a proposé d'ajouter à la fin de l'article 57 les mots « à moins que ce prix ne soit déraisonnable », afin que le vendeur ne puisse exiger un prix exorbitant.

155. Quelques représentants ont déclaré qu'il serait difficile de déterminer si le prix habituellement pratiqué par le vendeur était ou non déraisonnable et ils se sont prononcés en faveur de la proposition d'un représentant tendant à ajouter à la fin du texte les mots « ... ou, en l'absence d'un tel prix, le prix pratiqué sur le marché lors de la conclusion du contrat », afin que l'acheteur paie le prix pratiqué sur le marché lorsque le prix habituellement pratiqué par le vendeur ne pourrait être déterminé.

156. Un représentant a également proposé d'ajouter le paragraphe suivant : « Le paiement du prix consiste dans la délivrance au vendeur ou à toute autre personne indiquée par le vendeur des sommes ou documents prévus dans le contrat. »

157. Plusieurs représentants ont été d'avis que la disposition proposée allait le plus souvent de soi et que, dans certains cas, comme celui de la faillite du vendeur, elle pourrait créer des difficultés.

158. Le même représentant a aussi proposé d'ajouter à l'article 57 le paragraphe suivant : « Dans le cas envisagé au paragraphe précédent, on est réputé s'être référé à la monnaie du pays du vendeur. »

159. Plusieurs représentants ont estimé qu'il était difficile d'accepter cette proposition. Une des raisons en était que la question des paiements internationaux devait rester en dehors du champ d'application de la Loi. On a également dit que la disposition proposée n'était qu'une règle d'interprétation du contrat et que cette catégorie de règles ne devait pas relever du champ d'application de la Loi.

160. Le Groupe de travail a créé un groupe de rédaction (IX) composé des représentants de l'Autriche, du Mexique et du Royaume-Uni; ce groupe de rédaction a été chargé de présenter un texte remanié de l'article 57 de la LUVI.

161. Le Groupe de travail a adopté, avec certaines modifications, le texte proposé par le groupe de rédaction. Le texte adopté est ainsi conçu :

« 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 est tenu de payer le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat; si ce prix ne peut être constaté, l'acheteur est tenu de payer le prix habituellement pratiqué, dans des circonstances comparables, pour la même chose audit moment. »

162. Le Groupe de travail a prié le représentant du Mexique d'étudier la question de la monnaie de paiement évoquée aux paragraphes 158 et 159 ci-dessus, et de soumettre une nouvelle proposition au Groupe de travail, à une session ultérieure.

163. Un représentant a été d'avis que les points de vue de la *common law* et des droits de tradition romaine pouvaient être conciliés en remplaçant, dans le texte adopté, les mots « Lorsque la vente est conclue sans que le prix ait été déterminé par le contrat... » par « Lorsqu'en concluant une vente les parties ne déterminent pas le prix de la chose vendue... »

164. Un observateur a proposé que l'on modifie le texte adopté pour faire du prix du marché le prix de référence principal, de telle sorte que le prix habituellement pratiqué par le vendeur ne soit utilisé que lorsqu'il était impossible de déterminer le prix du marché. Cette proposition a reçu l'appui d'un représentant.

Article 58

165. Le texte de l'article 58 de la LUVI est le suivant :

« Lorsque le prix est fixé d'après le poids de la chose, c'est le poids net qui, en cas de doute, détermine ce prix. »

166. Quelques représentants ont estimé que l'expression « en cas de doute » était trop vague et devait

être remplacée par l'expression « sauf convention contraire entre les parties ».

167. Selon d'autres représentants, la règle posée par cet article était utile et devait être conservée sans modification.

168. De l'avis de quelques autres représentants, cet article ne traitait que de questions d'interprétation, susceptibles de relever des usages dont l'article 9 de la LUVI prévoyait l'application; il devait donc être supprimé.

169. Un représentant a proposé que l'on ajoute le paragraphe suivant à l'article 58 :

« 1. En cas de doute sur la monnaie stipulée dans le contrat pour le paiement du prix, on est réputé s'être référé à la monnaie du pays du vendeur. »

170. Certains représentants ont estimé que le libellé du nouveau paragraphe ainsi proposé était ambigu et risquait d'être interprété dans un sens totalement opposé au but poursuivi.

171. Compte tenu de ces observations, le Groupe de travail aourné sa décision sur cet article jusqu'à sa prochaine session.

Article 59

172. Le texte de l'article 59 de la LUVI est le suivant :

« 1. L'acheteur doit payer le prix au vendeur à son établissement ou, à défaut, à sa résidence habituelle; lorsque le paiement doit être fait contre remise de la chose ou des documents, il doit être effectué au lieu de cette remise.

« 2. Lorsque, par suite d'un changement d'établissement ou de résidence habituelle du vendeur après la conclusion du contrat, les frais de paiement sont augmentés, le vendeur doit supporter cette augmentation. »

173. Un représentant a proposé que l'on ajoute à l'article ci-dessus le paragraphe suivant :

« 3. L'acheteur est tenu d'accomplir toutes les formalités prévues par sa législation nationale nécessaires pour permettre au vendeur de recevoir le prix comme prévu dans le contrat. »

174. Un représentant a estimé que le nouveau paragraphe ainsi proposé touchait à d'importantes questions concernant les interdictions gouvernementales de transferts de fonds, qui, dans certaines circonstances, pouvaient entraîner une exonération de responsabilité. C'est pourquoi ce représentant a suggéré que cette proposition soit examinée en même temps que l'article 74 de la LUVI.

175. Selon certains représentants, le nouveau paragraphe proposé était une conséquence naturelle du paragraphe 1 et revenait tout simplement à la question de savoir qui devait satisfaire aux formalités requises pour le transfert des fonds au vendeur. De l'avis de ces représentants, il fallait fusionner le paragraphe proposé avec le paragraphe 2.

176. D'autres représentants considéraient que, si le nouveau paragraphe réglait simplement la question

de savoir qui devait satisfaire aux formalités requises pour le transfert de fonds, ce paragraphe était superflu puisque le paragraphe 1 de l'article 59 réglait implicitement cette question.

177. Compte tenu des observations qui précèdent, le Groupe de travail a décidé d'adopter sans modification les paragraphes 1 et 2 de l'article 59 de la LUVI et il a différé l'examen de la proposition ci-dessus jusqu'à la présentation d'un projet révisé par le représentant qui en était l'auteur.

Articles 60 à 70

178. Le Groupe de travail a décidé de remettre l'examen de ces articles à sa cinquième session.

III. — Travaux futurs

179. Le Groupe de travail a pris note des vues exprimées à la Commission, au cours de sa cinquième session, et à la Sixième Commission, au cours de la vingt-septième session de l'Assemblée générale, selon lesquelles le Groupe de travail devrait, pour accélérer ses travaux, tenir si possible des sessions plus longues et plus fréquentes.

180. Considérant que, pour régler la question de la fréquence et de la durée de ses sessions, il fallait tenir compte de la fréquence et de la durée des sessions des autres organes subsidiaires de la Commission et des incidences financières des sessions plus longues ou plus fréquentes, le Groupe de travail a décidé de soumettre cette question à la Commission, pour examen à sa sixième session.

181. Le Groupe de travail a décidé qu'à sa session suivante il examinerait les articles 60 à 90 de la LUVI.

182. Sur la recommandation de son président, le Groupe de travail a prié les représentants des pays énumérés ci-après d'examiner les articles 71 à 90 de la LUVI et d'adresser au Secrétariat leurs observations et propositions concernant ces articles dans un délai qui en permette l'analyse et la distribution aux membres du Groupe de travail avant la cinquième session, ces articles ayant été attribués comme suit :

Articles 71 à 73 : URSS, en collaboration avec l'Autriche, le Brésil et le Royaume-Uni;

Article 74 : Royaume-Uni, en collaboration avec l'Autriche, le Ghana, le Japon et l'URSS;

Articles 75 à 77 : États-Unis, en collaboration avec la France, la Hongrie, l'Iran et le Japon;

Articles 78 à 81 : France, en collaboration avec les États-Unis, la Hongrie et la Tunisie;

Articles 82 à 90 : Mexique en collaboration avec l'Autriche, l'Inde et le Japon.

183. Le Groupe de travail a invité les représentants de tous ses membres et les observateurs à présenter au Secrétariat, pour examen par le Groupe de travail à sa session suivante, toutes observations et propositions concernant les articles de la LUVI mentionnés ci-dessus.

ANNEXE I

Texte révisé des articles 18 à 70 de la Loi uniforme *

Article 18

Le vendeur s'oblige, dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi, à effectuer la délivrance, à remettre les documents s'il y a lieu et à transférer la propriété.

Article 19

[Supprimé].

Article 20

La délivrance s'effectue :

a) Lorsque le contrat de vente implique un transport de la chose, par la remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur.

b) Lorsque, dans les cas non visés au précédent alinéa, le contrat porte sur un corps certain ou sur une chose de genre qui doit être prélevée sur une masse déterminée ou qui doit être fabriquée ou produite et que les parties savaient que la chose se trouvait ou devait être fabriquée ou produite en un lieu particulier au moment de la conclusion du contrat, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur en ce lieu;

c) Dans tous les autres cas, par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où le vendeur avait, lors de la conclusion du contrat, son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle.

Article 21

1. Si le vendeur est tenu de délivrer la chose à un transporteur, il doit conclure, aux conditions et par les moyens usuels, les contrats nécessaires pour que le transport soit effectué jusqu'au lieu prévu. Lorsque la chose n'est pas manifestement destinée à l'exécution du contrat par l'apposition d'une adresse ou tout autre moyen, le vendeur doit envoyer à l'acheteur un avis de l'expédition et, le cas échéant, quelque document spécifiant la chose.

2. 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, tout renseignement nécessaire à la conclusion de cette assurance.

Article 22

Le vendeur doit délivrer la chose :

a) Lorsqu'une date est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à cette date;

b) Lorsqu'une période (tel mois, telle saison) est fixée ou déterminable par convention ou résulte des usages, à une date, dans les limites de cette période, choisie par le vendeur, à moins qu'il ne résulte des circonstances que c'est à l'acheteur de choisir cette date;

c) Dans tous les autres cas, dans un délai raisonnable après la conclusion du contrat.

Article 23

Lorsque le vendeur est tenu par le contrat ou les usages de remettre des documents se rapportant à la chose, il doit s'acquitter de cette obligation au moment et au lieu déterminés par le contrat ou par les usages.

* Les dispositions sur lesquelles le Groupe de travail n'a pas pris de décision définitive figurent entre crochets.

Articles 24 à 32

[Incorporés aux articles 41 à 48.]

Article 33

1. Le vendeur doit livrer une chose dont la quantité, la qualité et le type répondent à ceux qui sont expressément stipulés au contrat, dont le contenant ou le conditionnement correspondent à celui qui est expressément stipulé au contrat et, à moins qu'il n'y ait à cet égard incompatibilité avec le contrat,

a) Qui convienne aux usages auxquels serviraient habituellement des choses du même type;

b) Qui convienne à toute fin particulière qui a été portée expressément ou tacitement à la connaissance du vendeur lors de la conclusion du contrat, à moins qu'il ne 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) Qui possède les qualités d'une chose que le vendeur a présentée à l'acheteur comme échantillon ou modèle;

d) Dont le contenant ou le conditionnement soit celui qui est habituellement utilisé pour les choses de ce type.

2. Le vendeur n'est pas responsable d'un défaut de conformité au regard des alinéas a à d du paragraphe précédent qu'au moment de la conclusion du contrat l'acheteur connaissait ou ne pouvait pas ignorer.

Article 34

[Supprimé.]

Article 35

1. Le vendeur est responsable, conformément au contrat et à la présente loi, du défaut de conformité qui existe au moment du transfert des risques, même si ce défaut n'apparaît qu'ultérieurement. [Cependant, si par suite d'une déclaration de résolution ou d'une demande de remplacement, le transfert des risques ne s'opère pas, la conformité se détermine d'après l'état de la chose au moment où, si la chose avait été conforme au contrat, les risques auraient été transférés.]

2. Le vendeur est également responsable du 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 des obligations du vendeur, 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 36

[Incorporé à l'article 33.]

Article 37

En cas de délivrance anticipée, le vendeur conserve, jusqu'à la date à laquelle la délivrance doit intervenir, le droit de délivrer soit la partie ou la quantité manquantes, soit de nouvelles choses conformes au contrat, ou de réparer le défaut 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 82.

Article 38

1. L'acheteur doit examiner la chose ou la faire examiner dans un bref délai.

2. En cas de transport de la chose, l'examen peut être retardé jusqu'à son arrivée au lieu de destination.

3. Si la chose est réexpédiée par l'acheteur sans qu'il ait eu raisonnablement la possibilité de l'examiner et que le vendeur ait, lors de la conclusion du contrat, connu ou dû connaître la possibilité d'une telle réexpédition, l'examen peut être retardé jusqu'à l'arrivée de la chose à sa nouvelle destination.

Article 39

1. 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. Cependant, s'il apparaît ultérieurement un défaut qui ne pouvait pas être décelé par l'examen prévu à l'article précédent, l'acheteur peut encore s'en prévaloir, à condition qu'il en donne avis au vendeur dans un délai raisonnable après sa découverte. [L'acheteur est toujours déchu du droit de se prévaloir d'un défaut de conformité s'il ne l'a pas dénoncé dans un délai de deux ans à compter du jour de la remise de la chose, sauf clause de garantie couvrant ce défaut pour une période (plus longue) (différente)].

2. En dénonçant le défaut de conformité, l'acheteur doit en préciser la nature.

3. Au cas où une communication mentionnée à l'alinéa 1 a été adressée par lettre, télégramme ou tout autre moyen approprié, le fait qu'elle ait été retardée ou ne soit pas arrivée à destination ne prive pas l'acheteur du droit de s'en prévaloir.

Article 40

Le vendeur ne peut pas se prévaloir des dispositions des articles 38 et 39 lorsque le défaut de conformité porte sur des faits qu'il connaissait ou ne pouvait pas ignorer et qu'il n'a pas révélés.

Article 41

1. Lorsque le vendeur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi, l'acheteur peut :

a) Exercer les droits prévus aux articles 42 à 46;

b) Obtenir les dommages-intérêts prévus à l'article 82 ou aux articles 84 à 87.

2. En aucun cas, le vendeur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

Article 42

1. L'acheteur a le droit d'exiger du vendeur l'exécution du contrat dans la mesure où l'exécution en nature pourrait être ordonnée par le tribunal en vertu de son propre droit pour des contrats de vente semblables non régis par la Loi uniforme, à moins que l'acheteur n'ait agi de manière incompatible avec l'exercice de ce droit, que ce soit en déclarant la résolution du contrat conformément à l'article 44, en réduisant le prix conformément à l'article 45, [ou en faisant savoir au vendeur qu'il réparerait le défaut de conformité].

2. Cependant, 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 lorsque le défaut de conformité constitue une contravention essentielle au contrat et a été dénoncé dans un bref délai.

Article 43

Lorsque l'acheteur exige du vendeur l'exécution du contrat, il peut fixer, pour la livraison ou pour l'achèvement de la réparation ou l'exécution de toute autre obligation, un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Lorsque le vendeur n'a pas exécuté son obligation à l'expiration du délai supplémentaire

ou, si l'acheteur n'a fixé aucun délai, à l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable, ou lorsque le vendeur, avant l'expiration du délai fixé ou, le cas échéant, d'un délai d'une durée raisonnable, déclare qu'il n'exécutera pas son obligation, l'acheteur peut se prévaloir de toute sanction ou de tout moyen de réparation mis à sa disposition par la présente loi.

Article [43 bis]

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 44 ou n'ait réduit le prix conformément à l'article 45 [ou à moins qu'il n'ait fait savoir au vendeur qu'il réparerait lui-même le défaut de conformité].

2. Lorsque le vendeur demande à l'acheteur de lui notifier la décision qu'il a prise en vertu du paragraphe précédent, et que l'acheteur ne lui répond pas dans un délai d'une durée raisonnable, le vendeur peut exécuter le contrat sous réserve de le faire avant l'expiration du délai qu'il a indiqué dans sa demande ou, s'il n'a indiqué aucun délai, avant l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable. Lorsque le vendeur avise l'acheteur qu'il exécutera le contrat avant l'expiration d'un délai déterminé, il est présumé demander à l'acheteur de lui notifier sa décision conformément au présent paragraphe.

Article 44

1. L'acheteur peut, en adressant une notification à cet effet au vendeur, déclarer la résolution du contrat :

a) Lorsque l'inexécution par le vendeur de l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi constitue une contravention essentielle au contrat, ou

b) Lorsque le vendeur n'a pas délivré la chose à l'expiration du délai supplémentaire fixé par l'acheteur conformément à l'article 43.

2. L'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas au vendeur une notification à cet effet avant l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable :

a) Lorsque le vendeur n'a pas délivré la chose [ou remis les documents] à la date convenue, dès lors que l'acheteur a été informé que la chose a été délivrée [ou les documents remis] tardivement ou que le vendeur lui a demandé de lui notifier sa décision conformément à l'article [43 bis, par. 2];

b) Dans tous les autres cas, dès lors que l'acheteur a eu connaissance du défaut d'exécution par le vendeur ou aurait dû en avoir connaissance, ou lorsque l'acheteur a exigé du vendeur l'exécution du contrat, à l'expiration du délai mentionné à l'article 43.

Article 45

En cas de défaut de conformité de la chose au contrat, 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 46

1. Lorsque le vendeur n'a remis qu'une partie de la chose ou une quantité insuffisante, ou lorsqu'une partie seulement de la chose remise est conforme au contrat, les dispositions des articles [43, 43 bis et 44] s'appliquent en ce qui concerne la partie ou la quantité 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 47

1. Lorsque le vendeur offre de délivrer la chose avant la date déterminée, l'acheteur a la faculté de l'accepter ou de la refuser.

2. Lorsque le vendeur a présenté à l'acheteur une quantité supérieure à celle prévue au contrat, l'acheteur peut refuser ou accepter la quantité qui dépasse celle prévue au contrat. Si l'acheteur la refuse, le vendeur ne peut être tenu qu'aux dommages-intérêts prévus à l'article 82. S'il accepte tout ou partie de la quantité excédentaire, il doit la payer au taux du contrat.

Article 48

[L'acheteur peut exercer les droits mentionnés aux articles [43 à 46] même avant le moment fixé pour la délivrance, s'il est manifeste que la chose qui serait remise n'est pas conforme au contrat.]

Article 49

[Supprimé.]

Article 50

[Devenu l'article 23.]

Article 51

[Supprimé.]

Article 52

1. 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.

2. L'acheteur peut, à moins que le vendeur ne connaisse déjà la situation, dénoncer à ce dernier le droit ou la prétention du tiers et lui demander d'y remédier, dans un délai raisonnable, ou de lui délivrer des choses nouvelles libres de tout droit ou prétention d'un tiers. Si le vendeur ne fait pas droit à cette demande dans le délai requis, il y a contravention essentielle au contrat.

Article 53

[Supprimé.]

Article 54

[Devenu l'article 21.]

Article 55

[Incorporé aux articles 41 à 48.]

Article 56

L'acheteur s'oblige à payer le prix et à prendre livraison de la chose dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi.

Article 57

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 est tenu de payer le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat; si ce prix ne peut être constaté, l'acheteur est tenu de payer le prix habituellement pratiqué, dans des circonstances comparables, pour la même chose audit moment.

Article 58

[Lorsque 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 59

1. L'acheteur doit payer le prix au vendeur à son établissement ou, à défaut, à sa résidence habituelle; lorsque le paiement doit être fait contre remise de la chose ou des documents, il doit être effectué au lieu de cette remise.

2. Lorsque, par suite d'un changement d'établissement ou de résidence habituelle du vendeur après la conclusion du contrat, les frais de paiement sont augmentés, le vendeur doit supporter cette augmentation.

Article 60

Lorsque la date de paiement a été fixée par les parties ou résulte des usages, l'acheteur est tenu de payer le prix à cette date sans qu'il soit besoin d'aucune formalité.

Article 61

1. Si l'acheteur ne paie pas le prix dans les conditions fixées par le contrat et par la présente loi, le vendeur est en droit d'exiger de lui l'exécution de son obligation.

2. Le vendeur ne peut pas exiger de l'acheteur le paiement du prix lorsqu'une vente compensatoire est conforme aux usages et raisonnablement possible. Dans ce cas, le contrat est résolu de plein droit dès le moment où cette vente doit être réalisée.

Article 62

1. Lorsque le défaut de paiement du prix à la date déterminée constitue une contravention essentielle au contrat, le vendeur peut, soit exiger de l'acheteur le paiement du prix, soit déclarer la résolution du contrat. Il doit faire connaître sa décision dans un délai raisonnable; sinon le contrat est résolu de plein droit.

2. Lorsque le défaut de paiement du prix à la date déterminée ne constitue pas une contravention essentielle au contrat, le vendeur peut accorder à l'acheteur un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Si l'acheteur ne paie pas le prix à l'expiration du délai supplémentaire, le vendeur peut à son choix exiger le paiement du prix ou, dans un bref délai, déclarer la résolution du contrat.

Article 63

1. En cas de résolution pour défaut de paiement, le vendeur est en droit de demander les dommages-intérêts prévus aux articles 84 à 87.

2. Lorsque le contrat n'est pas résolu, le vendeur est en droit de demander les dommages-intérêts prévus aux articles 82 et 83.

Article 64

En aucun cas, l'acheteur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce pour le paiement du prix.

Article 65

La prise de livraison consiste pour l'acheteur à accomplir les actes nécessaires pour que la remise de la chose soit possible et à la retirer.

Article 66

1. Lorsque l'inexécution par l'acheteur de son obligation de prendre livraison de la chose dans les conditions fixées au contrat constitue une contravention essentielle ou donne au vendeur

de justes sujets de craindre que le prix ne soit pas payé, le vendeur peut déclarer la résolution du contrat.

2. Lorsque le défaut de prise de livraison ne constitue pas une contravention essentielle au contrat, le vendeur peut accorder à l'acheteur un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Si l'acheteur ne prend pas livraison de la chose à l'expiration du délai supplémentaire, le vendeur peut, dans un bref délai, déclarer la résolution du contrat.

Article 67

1. Si le contrat réserve à l'acheteur le droit de déterminer ultérieurement la forme, le mesurage, ou d'autres modalités de la chose (vente à spécification), et que 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 soit déclarer la résolution du contrat dans un bref délai, soit procéder lui-même à la spécification d'après les besoins de l'acheteur tels qu'il les connaît.

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.

Article 68

1. En cas de résolution pour défaut de prise de livraison ou défaut de spécification, le vendeur est en droit de demander les dommages-intérêts prévus aux articles 84 à 87.

2. Lorsque le contrat n'est pas résolu, le vendeur est en droit de demander les dommages-intérêts prévus à l'article 82.

Article 69

L'acheteur doit prendre les mesures prévues par le contrat, par les usages ou par la réglementation en vigueur, en vue de préparer ou garantir le paiement du prix, telles que l'acceptation d'une lettre de change, l'ouverture d'un crédit documentaire, ou la dation d'une caution bancaire.

Article 70

1. Si l'acheteur n'exécute pas une obligation quelconque autre que celles visées aux sections I et II de ce chapitre, le vendeur peut :

a) Si le défaut constitue une contravention essentielle au contrat, déclarer la résolution de celui-ci, pourvu qu'il le fasse dans un bref délai, et obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 84 à 87;

b) Dans les autres cas, obtenir les dommages-intérêts prévus à l'article 82.

2. Le vendeur peut aussi exiger de l'acheteur l'exécution de son obligation, à moins que le contrat ne soit résolu.

ANNEXE II

Rapport du Secrétaire général sur les obligations du vendeur dans une vente internationale d'objets mobiliers corporels; état des travaux effectués par le Groupe de travail et solutions proposées pour les problèmes restant à résoudre

[Pour le texte, voir le document A/CN.9/WG.2/WP.16, reproduit dans la précédente section (deuxième partie, I, A, 2, p. 40)].

4. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

**QUATRIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA VENTE INTERNATIONALE
DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS**

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Texte des observations et propositions relatives aux articles 56 à 70 de la LUVI présentées par des représentants des membres du Groupe de travail	A/CN.9/WG.2/WP.15/ Add.1
Texte des études et propositions des représentants de l'URSS, du Japon et de l'Autriche relatives à certaines obligations du vendeur	A/CN.9/WG.2/WP.16/ Add.1
Observations portant sur les articles 24 à 32 de la LUVI présentées par le représentant de la Hongrie	A/CN.9/WG.2/WP.16/ Add.2
Ordre du jour provisoire	A/CN.9/WG.2/R.1
Amendements proposés par l'observateur de la Norvège pour la révision du chapitre III de la LUVI	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.1
Amendements proposés par l'observateur de la Norvège pour la révision du chapitre IV de la LUVI	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.2
Norvège : projet d'article représentant une tentative établissant un régime unifié de sanctions applicables à tous les types de contraventions au contrat de vente par le vendeur sur la base du document A/CN.9/WG.2/WP.16 (p. 53 à 56)	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.3
Autriche et France : proposition tendant à modifier le texte français du projet d'article 33 (A/CN.9/WG.2/WP.16, p. 22)	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.4
Incorporation de l'article 36 dans l'article 33 de la LUVI (proposition du Groupe de rédaction)	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.5
Article 42 : texte proposé par le Groupe de rédaction VI	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.6
États-Unis d'Amérique : proposition concernant l'article 33	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.7
Article 35 : texte proposé par le Groupe de rédaction III	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.8/Rev.1
Article 46 : texte proposé par le Groupe de rédaction VIII	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.9
Article 39 : texte proposé par le Groupe de rédaction V	A/CN.9/WG.2/ CRP.10
Article 57 : texte proposé par le Groupe de rédaction IX	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.11
Projet de rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa quatrième session.	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.12 et Add.1 à 3

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Article 57 : proposition du représentant du Mexique et de l'observateur de la Conférence de La Haye	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.13
Articles 43 et 44 : proposition du Groupe de rédaction VII	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.14
Liste des participants	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.15

B. — Conditions générales de vente et contrats types

Rapport du Secrétaire général : possibilité de formuler des conditions générales portant sur une large gamme de produits (A/CN.9/78)*

TABLE DES MATIÈRES

<i>Paragraphe</i>	<i>Paragraphe</i>
I. — INTRODUCTION	1-5
II. — MÉTHODE D'ANALYSE ET PLAN DE L'ÉTUDE	6-9
III. — ANALYSE DES CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA CEE POUR LES CÉRÉALES	10-23
A. — Observations générales	10-12
B. — Contrats avec réciprocité et contrats sans réciprocité	13-14
C. — Condition finale à l'embarquement et conditions spéciales pour le seigle (état garanti au débarquement); poids final à l'embarquement et rendement intégral	15-16
D. — Mode de transport : par voie maritime, par les voies navigables intérieures et par chemin de fer	17-21
E. — C.a.f., f.o.b. et autres termes commerciaux courants	22
F. — Observations générales sur les conditions générales de la CEE	23
IV. — ANALYSE DES DISPOSITIONS FIGURANT DANS DIFFÉRENTES FORMULES DE CONDITIONS GÉNÉRALES	24-180
A. — Formation du contrat	30-36
B. — Licences	37-40
C. — Taxes, droits de douane et autres droits	41-43
D. — Quantité : marge de tolérance; détermination de la quantité livrée	44-49
E. — Quantité des marchandises et vérification	50-55
F. — Emballage	56-57
G. — Lieu et date de livraison	58-68
H. — Termes commerciaux	69-76
I. — Assurance	77-81
J. — Documents	82-86
K. — Transport des marchandises	87-89
L. — Indications, instructions, avis et dates d'expédition	90-99
M. — Garantie	100-106
N. — Transfert des risques	107-112
O. — Paiement	113-127
P. — Réclamations	128-134
Q. — Sanctions de l'inexécution des obligations concernant la livraison	135-153
R. — Sanctions du défaut de conformité des marchandises	154-160
S. — Sanctions de l'inexécution d'autres obligations	161-163
T. — Sanctions dont dispose le vendeur en cas de défaut de paiement par l'acheteur à la date convenue	164-166
U. — Causes d'exonération	167-178
V. — Dispositions diverses	179-180
V. — CONCLUSIONS ET TRAVAUX FUTURS	181-200
<i>Annexes</i>	
I. — Contrats types pour la vente des céréales établis sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe	<i>Pages</i> 110
II. — Liste des conditions générales analysées dans la partie IV du Rapport	111

I. — Introduction

1. A sa troisième session, la Commission a prié le Secrétaire général

« d'entreprendre une étude sur la possibilité de formuler des conditions générales portant sur une gamme plus large de produits. L'étude devrait notamment tenir compte des conclusions du rapport [un rapport intérimaire qui devait être présenté à la quatrième session] mentionné au paragraphe 1 ci-dessus et de l'analyse que présentera le Japon sur les conditions générales de la Commission économique pour l'Europe¹. »

2. Comme suite à cette demande, le Secrétaire général a présenté à la Commission, à sa quatrième session, un rapport relatif à la première phase de l'étude sur la possibilité de formuler des conditions générales portant sur une gamme plus large de produits². Cette phase de l'étude tendait à déterminer et à analyser les points sur lesquels portent les conditions générales reproduites dans le document A/CN.9/R.6.

3. A la lumière de ce rapport, la Commission a prié le Secrétaire général « de continuer son étude sur la possibilité de formuler des conditions générales portant sur une gamme plus large de produits pour la présenter, si possible, à la cinquième session de la Commission³. »

4. Conformément à cette décision, le Secrétaire général a soumis à la Commission, à sa cinquième session, un rapport intérimaire relatif à la seconde phase de l'étude⁴. Se fondant sur ce rapport, la Commission a prié le Secrétaire général

« de présenter à la Commission, à sa sixième session, une étude définitive sur la possibilité de mettre au point des conditions générales portant sur une gamme plus large de produits et, dans toute la mesure du possible, d'entreprendre l'élaboration des principes à suivre en la matière et d'un projet de conditions générales de ce genre⁵. »

5. Le présent rapport vient compléter l'étude en question. Le Secrétaire général a également achevé la rédaction, sous forme d'avant-projet, d'un ensemble de conditions générales « globales ». On a estimé toutefois, pour les raisons exposées ci-après au paragraphe 198, que le projet ne devrait être soumis à la Commission

¹ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa troisième session (1970), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-cinquième session, Supplément n° 17 (A/8017)*, par. 102 b; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, III, A.

² A/CN.9/54; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, deuxième partie, I, B, 1.

³ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 106; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A.

⁴ A/CN.9/69.

⁵ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session (1972), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717)*, par. 43; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A.

qu'après consultation des associations professionnelles et autres organisations commerciales intéressées des différentes régions du monde et après révision du texte, compte tenu du résultat des consultations.

II. — Méthode d'analyse et plan de l'étude

6. On sait que la première phase de l'étude sur laquelle un rapport a été présenté à la Commission à sa quatrième session consistait à déterminer les points sur lesquels portent les conditions générales existantes qui régissent la vente d'une large gamme de produits. Rappelons que cette étude a permis au Secrétaire général d'émettre les hypothèses suivantes :

a) Bien que certains points déterminés dans l'étude ne figurent pas nécessairement dans toutes les séries de conditions générales ou ne concernent pas nécessairement tous les types de produits, ils peuvent néanmoins figurer sans inconvénient dans un schéma de conditions générales « globales »; lorsqu'il s'agit d'une disposition qui ne concerne qu'un produit ou qu'un type de produit, on pourrait prévoir dans le texte des conditions générales que cette disposition n'est valable que pour ce cas particulier.

b) Il est inutile d'établir des séries distinctes de conditions générales pour différents termes commerciaux, tels que f.o.b. ou c.a.f.; l'interprétation de tous ces termes commerciaux peut être donnée dans le même ensemble de conditions générales, les parties définissant ceux de ces termes qui s'appliquent à leur contrat au lieu de décider que leur contrat sera régi par telle ou telle série de conditions.

c) La possibilité d'établir des conditions générales globales ne dépend pas de la question de savoir, à ce stade, sur quels points elles doivent porter, mais bien de la possibilité de formuler sur les points essentiels une clause qui puisse figurer dans les conditions générales applicables à toutes sortes de produits.

7. Pour vérifier ces hypothèses, la présente étude analyse un certain nombre de conditions générales relatives à différents types de produits. Cette analyse poursuit un double but :

a) Comparer les points envisagés dans les conditions générales « globales » avec ceux dont traitent les conditions générales ne s'appliquant qu'à un nombre restreint de produits, et

b) Comparer les dispositions qui figurent dans l'un et l'autre type de conditions générales afin de dégager les éléments qui pourraient permettre l'établissement de dispositions uniformes sur les différents points en question, applicables à tous les produits ou du moins à un grand nombre de produits.

8. C'est à cette fin que, dans la partie III du présent rapport, on a analysé les dispositions des conditions générales établies par la CEE pour la vente des céréales (conditions générales n°s 1A et 8B), pour tirer de cette analyse des conclusions permettant de déterminer s'il est possible et souhaitable d'établir des conditions générales « globales ».

9. L'analyse se poursuit dans la partie IV du présent rapport, où l'on compare les conditions générales de vente concernant les céréales avec celles qui s'appliquent à d'autres produits agricoles, les produits alimentaires d'origine agricole manufacturés, le bois d'œuvre, le caoutchouc, les minéraux et différentes sortes de produits manufacturés et produits des industries mécaniques. La liste de ces conditions générales figure à l'annexe II. La partie V de la présente étude contient les conclusions finales et des recommandations quant aux travaux futurs sur les conditions générales de vente et les contrats types.

III. — Analyse des conditions générales de la CEE pour les céréales

A. — OBSERVATIONS GÉNÉRALES

10. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) a établi 16 formules différentes pour la vente des céréales. Sur ces 16 formules, huit concernent les ventes sur une base c.a.f. (maritime), deux concernent les ventes sur une base f.o.b. (maritime), deux concernent les ventes avec expédition par chemin de fer; les quatre autres formules restantes concernent les ventes avec expédition par les voies navigables intérieures (deux relatives aux ventes c.a.f. et deux aux ventes f.o.b.). La liste de toutes ces conditions générales est donnée dans l'annexe I au présent rapport.

11. On remarque que les conditions générales de la CEE pour les céréales traitent, sous une forme ou une autre et de façon plus détaillée, les mêmes points que ceux qui ont été dégagés dans l'étude préliminaire⁶, à deux exceptions près : le transfert de propriété et la formation du contrat. Il convient d'ailleurs de noter que ces formules de la CEE n'ont pas à réglementer la formation du contrat, puisqu'elles ont été conçues comme des formules types de contrat et non comme des conditions générales.

12. Les dispositions des diverses conditions générales de la CEE relatives aux céréales ne présentent entre elles que peu de différences, qui tiennent pour la plupart au mode de transport ou aux termes commerciaux choisis, par exemple : c.a.f. ou f.o.b., avec réciprocité ou sans réciprocité, etc. Ces différences sont exposées dans les paragraphes 13 à 22 ci-dessous.

B. — CONTRATS AVEC RÉCIPROCITÉ ET CONTRATS SANS RÉCIPROCITÉ

13. Ces conditions générales distinguent entre les contrats avec réciprocité et les contrats sans réciprocité, cette distinction présentant un intérêt lorsque la qualité de la chose livrée ne correspond pas à la qualité prévue au contrat :

a) Dans le cas d'un contrat avec réciprocité, l'acheteur a droit à réfaction lorsque la qualité livrée est

inférieure à celle prévue au contrat et il doit indemniser le vendeur lorsque cette qualité est supérieure à celle prévue au contrat;

b) S'il s'agit d'un contrat sans réciprocité, l'acheteur a droit à réfaction lorsque la qualité livrée est inférieure à celle prévue au contrat mais il n'est pas tenu d'indemniser le vendeur lorsque cette qualité est supérieure à celle prévue au contrat.

14. Ainsi donc, tous les contrats avec réciprocité contiennent des dispositions supplémentaires prévoyant que l'acheteur paiera une certaine indemnité au vendeur si la qualité de la chose livrée est supérieure à la qualité qui avait été prévue au contrat.

C. — CONDITION FINALE À L'EMBARQUEMENT ET CONDITIONS SPÉCIALES POUR LE SEIGLE (ÉTAT GARANTI AU DÉBARQUEMENT); POIDS FINAL À L'EMBARQUEMENT ET RENDEMENT INTÉGRAL

15. Les termes ci-dessus indiquent si l'état des marchandises est garanti et le poids final déterminé à l'embarquement ou au débarquement. Les dispositions pertinentes relatives à ces différents termes varient en conséquence.

16. Il faut remarquer que, alors qu'il existe des formules différentes pour chacune des deux possibilités évoquées ci-dessus dans le cas d'un transport maritime c.a.f., il n'existe, en revanche, pas de formules distinctes dans le cas d'un transport par les voies navigables intérieures ou par chemin de fer. Dans ces deux derniers cas, il est ménagé un espace blanc que les parties doivent remplir afin d'indiquer le lieu (celui de l'embarquement ou celui du débarquement) où le poids et l'état des marchandises devront être déterminés.

D. — MODE DE TRANSPORT : PAR VOIE MARITIME, PAR LES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES ET PAR CHEMIN DE FER

17. Les conditions générales de la CEE ici étudiées n'envisagent que trois modes de transport : par voie maritime, par les voies navigables intérieures et par chemin de fer; elles laissent de côté d'autres modes de transport tels que la route ou la voie aérienne.

18. Ainsi qu'on l'a indiqué au paragraphe 10 ci-dessus, il n'existe de contrats distincts pour les termes de vente c.a.f. et f.o.b. que pour les transports par voie maritime et les transports par les voies navigables intérieures. Il n'y a donc pas de formules de contrat pour les autres termes commerciaux utilisés dans les contrats commerciaux internationaux prévoyant un transport par voie maritime ou par les voies navigables intérieures, tels que c. et f., à quai, Ex Ship, et f.a.s.

19. Il n'existe pas de formules distinctes pour les différents termes commerciaux utilisés dans les cas de transport par chemin de fer. Ainsi, les mêmes formules sont applicables aux ventes conclues sur la base de termes commerciaux tels que « franco wagon », « transport payé jusque », « transport payé jusqu'à un point

⁶ A/CN.9/54, sect. D; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, deuxième partie, I, B, 1.*

convenu de la frontière du pays exportateur » et « rendu à ».

20. Sur quelques points, les dispositions des différentes formules prévoyant le transport maritime, le transport par les voies navigables intérieures et le transport par chemin de fer présentent entre elles des différences qui tiennent essentiellement à l'utilisation d'un moyen de transport différent. Ainsi :

a) Dans les formules de contrat prévoyant l'expédition par voie maritime, on trouve des dispositions concernant l'embarquement des marchandises précisant par exemple le type de navire qui doit être utilisé, la possibilité de déroutement et la charge minimum qui peut être embarquée sur un seul navire. Il n'existe pas de dispositions de ce type dans les formules de contrat prévoyant l'expédition par les voies navigables intérieures, ni bien sûr pour les contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer;

b) Dans les contrats maritimes, si les parties conviennent de déterminer le poids des marchandises en procédant à une vérification commune et que l'acheteur ne s'y présente pas, le poids porté sur le connaissement est réputé être le poids final. Lorsqu'il s'agit de contrats prévoyant l'expédition par les voies navigables intérieures, si l'une quelconque des deux parties ne se présente pas, le pesage est effectué par des peseurs assermentés ou conformément à la coutume du port d'embarquement. Dans le cas d'un transport par chemin de fer, si l'une quelconque des deux parties ne se présente pas, le poids fixé par l'exploitant du chemin de fer est réputé être le poids final.

c) Le nombre de jours maximum dont le vendeur dispose pour informer l'acheteur de la date de l'expédition varie, dans les contrats maritimes, de deux jours ouvrables à dix jours, selon le point d'embarquement et/ou le point de débarquement; dans les contrats prévoyant le transport par les voies navigables intérieures, le délai est de deux à cinq jours ouvrables, selon que la distance entre les ports d'embarquement et de débarquement est inférieure ou supérieure à 200 kilomètres; dans les contrats prévoyant l'utilisation de la voie ferroviaire, le délai est d'un jour ouvrable, sauf accord contraire entre les parties.

21. On relève en revanche, dans ces dispositions, des différences qui ne semblent pas tenir directement ou nécessairement aux particularités du moyen de transport. On peut signaler les suivantes :

a) Dans les contrats maritimes, le vendeur se voit reconnaître une marge de tolérance au moment de l'embarquement, qui s'élève à 10 p. 100 en cas de marchandises en vrac et à 5 p. 100 en cas de colis. Dans un contrat prévoyant l'utilisation des voies navigables intérieures, la tolérance maximum est de 5 p. 100 et, dans un contrat prévoyant l'utilisation de la voie ferroviaire, elle est de 2 p. 100;

b) Dans les contrats maritimes c.a.f., on trouve des dispositions concernant la propriété et la consignation des sacs dans lesquels les marchandises sont livrées. Il n'existe de dispositions de ce type ni dans les contrats ferroviaires ni dans ceux prévoyant l'utilisation des

voies navigables intérieures (c.a.f. et f.o.b.), non plus que dans les contrats maritimes f.o.b.

c) Dans un contrat maritime c.a.f., si l'acheteur exerce son droit de refuser la chose, il ne peut exiger le remplacement de la chose ni exercer aucune des autres sanctions habituellement reconnues à une partie qui n'a commis aucune faute. Dans le cas des contrats c.a.f. prévoyant l'utilisation des voies navigables intérieures ou de la voie ferroviaire, cette limitation n'existe pas, et la question des sanctions supplémentaires est soumise à arbitrage lorsque les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord;

d) Tandis que les contrats prévoyant l'utilisation de la voie maritime et ceux qui prévoient l'utilisation des voies navigables intérieures qualifient d'« embarquement immédiat » (*immediate shipment*) l'embarquement qui est effectué dans les six jours ouvrables et de « prompt embarquement » (*prompt shipment*) l'embarquement qui intervient dans les 21 jours qui suivent, les contrats prévoyant l'utilisation de la voie ferroviaire qualifient d'« expédition immédiate » (*immediate dispatch*) l'expédition qui intervient dans les quatre jours et de « prompt expédition » (*prompt dispatch*) celle qui intervient dans un délai de huit jours. Dans le cas des contrats prévoyant l'expédition par la voie maritime ou par les voies navigables intérieures, le point de départ du délai est la date du contrat; dans le cas des contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer, le point de départ du délai est la réception par le vendeur des instructions de l'acheteur concernant l'expédition;

e) Outre les termes indiqués ci-dessus à l'alinéa d, les contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer définissent également les expressions « expédition sur ordre », « expédition dans un délai spécifié », « expédition étalée sur plusieurs mois », et « expédition étalée sur un seul mois »; on ne rencontre pas ces expressions dans les deux autres types de contrats.

E. — C.A.F., F.O.B. ET AUTRES TERMES COMMERCIAUX COURANTS

22. Les principales différences entre les termes c.a.f., f.o.b. et les termes commerciaux applicables en cas de transport par chemin de fer, tels qu'ils sont utilisés dans les conditions générales de la CEE pour la vente des céréales, sont les suivantes :

a) Dans les contrats c.a.f. et les contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer, le vendeur bénéficie d'une marge de tolérance au moment de l'expédition, tandis que dans les contrats f.o.b. c'est l'acheteur qui bénéficie de cette tolérance;

b) Les contrats c.a.f. contiennent des dispositions concernant spécialement l'embarquement, par exemple le type de navire, les clauses de déroutement, etc. On ne trouve pas de telles clauses dans les contrats f.o.b.; ces contrats prévoient en revanche que l'acheteur est tenu de fournir le navire ou un espace dans le navire;

c) Les contrats c.a.f. contiennent des dispositions relatives aux documents que le vendeur doit présenter à l'acheteur; ils précisent à la fois la nature des documents et le moment de leur présentation. On trouve

des dispositions semblables dans les contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer, la seule différence ayant trait à la nature des documents qui doivent être présentés. Les contrats f.o.b. ne précisent pas quels documents doivent être présentés;

d) On trouve également dans les contrats c.a.f. des dispositions détaillées sur le type d'assurance que le vendeur doit contracter, tandis que dans les contrats f.o.b. c'est l'acheteur qui doit contracter l'assurance. Dans les contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer, un espace blanc est ménagé où doit figurer l'accord intervenu entre les parties sur ce point;

e) Dans les formules de contrats c.a.f., il existe une disposition prévoyant que le *déchargement* des marchandises s'effectuera aux frais de l'acheteur. Il n'existe pas de disposition comparable dans les contrats f.o.b. ni dans les contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer. Néanmoins, on trouve dans les contrats f.o.b. un espace laissé en blanc où doit figurer l'accord intervenu entre les parties sur les conditions du *chargement*;

f) Dans les contrats c.a.f. et les contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer, il existe une disposition permettant au vendeur de prolonger le délai d'expédition, tandis que, dans les contrats f.o.b., c'est l'acheteur qui jouit de ce droit;

g) Comme il est dit au paragraphe 21, c, ci-dessus, dans les contrats c.a.f., si l'acheteur se prévaut de son droit de refuser la chose, il ne peut exercer aucune autre sanction, tandis que, dans les contrats prévoyant l'expédition par chemin de fer, l'application d'autres sanctions est subordonnée à l'accord entre les parties ou à une décision d'arbitrage. Il n'existe pas de semblable limitation dans les contrats f.o.b.

F. — OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA CEE

23. A la lumière de l'analyse qui précède des conditions générales de la CEE concernant les céréales, on peut faire les observations générales suivantes :

a) Ces conditions générales ne sont pas suffisamment larges pour englober tous les termes commerciaux utilisés dans les ventes internationales de céréales, ni pour s'appliquer à tous les modes de transport (voir par. 17 et 18). Cela signifie que si les parties souhaitent recourir à des termes commerciaux autres que f.o.b. ou c.a.f., ou si elles souhaitent que les marchandises voyagent par un moyen de transport autre que la voie maritime, les voies navigables intérieures ou le chemin de fer, elles doivent renoncer à utiliser les conditions générales de la CEE. Il semble donc que des conditions générales englobant tous les moyens de transport et la totalité ou un grand nombre des termes commerciaux rendraient de plus grands services aux milieux d'affaires;

b) Les divergences qui existent entre les dispositions des différentes conditions générales étudiées ne semblent pas justifier l'utilisation de formules de contrats distinctes pour chacun des termes commerciaux et des conditions ou moyens de transport. Il semble également que la diversité de ces formules pourrait être facilement

réduite si l'on adaptait les dispositions concurrentes concernant les différents termes commerciaux, condition ou moyens de transport pour les fonder en un seul ensemble de conditions générales. Le fait qu'on a eu largement recours à cette méthode pour les termes commerciaux et les conditions utilisés dans les formules concernant les transports par chemin de fer donne à penser que cela est possible. Selon la méthode envisagée, les parties indiqueraient quels terme, condition ou moyen de transport elles utilisent au lieu de choisir la formule appropriée parmi les 16 formules différentes qu'offre actuellement la CEE. Pour éviter toute incertitude au cas où les parties négligeraient de préciser à quels terme, condition ou moyen de transport elles ont recours, il conviendrait d'introduire dans la formule unifiée une disposition prévoyant cette éventualité;

c) Le fait que certaines dispositions ne résultent ni nécessairement ni directement du mode de transport ni du terme commercial choisi, et apparaissent seulement dans certaines formules et non dans les autres, ne semble pas répondre à une intention précise : c'est le cas pour les dispositions mentionnées aux paragraphes 21, a, et 21, b, et pour la date à laquelle le délai mentionné au paragraphe 21, d, commence à courir. S'il en est bien ainsi, il vaudrait sans doute mieux que les mêmes dispositions figurent dans toutes les formules sauf lorsque la disposition n'est applicable que dans le cadre d'une certaine formule visant un moyen de transport, un terme commercial ou une condition spécifiques;

d) Le fait que des conditions générales distinctes aient été établies pour différents modes de transport et/ou pour différents termes commerciaux ne semble pas justifier l'existence d'une différence quant aux sanctions dont dispose l'acheteur en cas de refus de la marchandise (voir par. 21 c, ci-dessus). Lorsqu'elle est possible, l'uniformité des dispositions relatives aux droits et obligations des parties contribuerait largement à faire prendre conscience auxdites parties de leurs droits et obligations, et ce faisant permettrait d'éviter des malentendus et des différends.

IV. — Analyse des dispositions figurant dans différentes formules de conditions générales

24. Comme on l'a indiqué au paragraphe 9 ci-dessus, la présente partie consiste en une analyse des dispositions concernant différents points qui figurent dans un certain nombre de conditions générales. La liste des conditions générales qui sont analysées ici est donnée dans l'annexe II. On peut distinguer les cinq grandes catégories suivantes :

- A. — Conditions générales « globales »;
- B. — Conditions générales portant sur tous les produits agricoles ou sur un groupe de produits agricoles;
- C. — Conditions générales portant sur un groupe de produits non agricoles;

D. — Conditions générales portant sur un produit agricole déterminé;

E. — Conditions générales portant sur des produits non agricoles déterminés.

25. Dans ladite annexe, chaque instrument est identifié par une cote. Par exemple, les neuf conditions générales « globales » (catégorie A ci-dessus) sont identifiées par les cotes A.1, A.2, etc.; les 18 conditions générales applicables à tous les produits agricoles ou à un groupe d'entre eux (catégorie B ci-dessus) sont identifiées par les cotes B.1, B.2, etc. Dans le présent rapport, les différentes conditions générales sont désignées non pas nommément mais par leur cote.

26. Les points qui sont considérés ci-après ne figurent pas nécessairement dans toutes les conditions générales énumérées dans l'annexe II, mais on les trouve, pour la plupart, dans bon nombre d'entre elles. Les autres points sont examinés parce qu'ils paraissent importants, encore qu'on ne les trouve que dans un petit nombre de formules.

27. Les dispositions analysées dans la présente partie du rapport ont généralement trait aux mêmes points que ceux qui ont été identifiés dans l'étude précédente (A/CN.9/54*) bien que certains d'entre eux soient examinés ici sous une autre rubrique ou soient subdivisés en deux ou plusieurs rubriques.

28. Il y a également lieu de noter que les formulations qui sont énumérées ci-après, à l'occasion de l'analyse de diverses dispositions, après l'indication de la solution apportée à un problème donné, le sont à titre purement indicatif. Ces énumérations ne sont pas exhaustives.

29. On a, toutefois, exclu de l'analyse les dispositions qui ne sont applicables qu'à un produit particulier, telles que les dispositions relatives au degré d'humidité admissible ou au pouvoir germinatif exigé de certains produits agricoles.

A. — FORMATION DU CONTRAT

30. Il est question de la formation du contrat dans plusieurs conditions générales (par exemple, A.3, B.16, B.20, C.1, C.3, C.5, D.1, E.1 et E.2). Les contrats types (par opposition aux conditions générales) ne traitent généralement pas de la question; il en est ainsi par exemple, des contrats types établis par la Commission économique pour l'Europe pour la vente des céréales (B.16, B.17, B.18 et B.19).

31. Les principaux points relatifs à la formation des contrats dont il est question dans les formules examinées sont les suivants : irrévocabilité de l'offre, moment de l'acceptation, effet des négociations antérieures à la conclusion du contrat, forme du contrat et, enfin, validité des actes accomplis par les courtiers et les agents.

32. En ce qui concerne l'irrévocabilité de l'offre, les solutions adoptées diffèrent à certains égards. Conformément à l'instrument A.3, l'offre oblige son auteur sauf stipulation contraire; l'instrument B.6, au contraire, prévoit que l'offre est toujours réputée avoir été faite « sans engagement »; l'instrument B.20 adopte une solution intermédiaire, les offres envoyées par télégramme ou par télex étant fermes et celles qui sont adressées par écrit étant révocables.

33. Selon certaines formules, l'offre est réputée acceptée au moment où le bénéficiaire adresse son acceptation écrite à l'auteur de l'offre (C.1, C.2 et C.4) et, selon d'autres, au moment où ce dernier reçoit l'acceptation (A.3, E.1 et E.2).

34. Les conditions générales B.16, B.17, B.18, B.19, E.1, E.2 et E.5 prévoient qu'après la formation du contrat toutes les négociations antérieures, qu'elles aient eu lieu oralement ou par écrit, qui sont contraires aux dispositions du contrat, cessent d'avoir effet. Selon les conditions générales A.3, toutes ces négociations, qu'elles soient ou non contraires aux dispositions du contrat, deviennent nulles et non avenues.

35. Certains instruments exigent que le contrat soit passé par écrit (A.3 et C.3). D'autres admettent les accords verbaux à condition qu'ils soient confirmés par écrit. Selon les conditions générales B.16 et B.20, seules les confirmations données par écrit sont valables alors que, selon les conditions générales C.8, le fait de ne pas confirmer le contrat par écrit n'en affecte pas la validité.

36. Un petit nombre d'instruments prévoient, en outre, que les actes accomplis par les courtiers ou les agents sont valables. Conformément à certains d'entre eux, le contrat peut être conclu et signé par un représentant ou un agent dûment autorisé (E.1 et E.2), conformément à d'autres, ces contrats ne peuvent être considérés comme valables que s'ils sont confirmés par le commettant lui-même (B.6, C.3 et C.5). Selon les conditions générales D.1, le courtier doit dans tous les cas révéler le nom de l'acheteur ou du vendeur à l'autre partie; en revanche, les conditions générales D.2 prévoient que le courtier n'est tenu de le faire que dans certains cas particuliers.

B. — LICENCES

37. Les points traités sous la présente rubrique sont les suivants : laquelle des deux parties doit obtenir la licence d'exportation ou d'importation, et qu'arrive-t-il lorsque les autorités compétentes mettent du retard à accorder une licence, refusent de l'accorder ou la retirent.

38. De nombreuses formulations (par exemple, les conditions générales B.16, B.18, B.19, B.20, D.3, E.3 et E.6) obligent chaque partie à obtenir la licence requise dans son pays. D'autres formulations (par exemple les conditions générales A.1 en ce qui concerne les ventes c.a.f., c. et f., Ex Ship et fret ou port payé jusqu'à, A.2 et B.17) prévoient simplement que les licences d'exportation doivent être obtenues par le vendeur et les licences d'importation par l'acheteur. D'autres formules encore (les conditions générales A.1.

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, deuxième partie, I, B, 1.*

en ce qui concerne les contrats pour les ventes franco wagon, f.a.s. et à quai, les conditions générales A.2., A.9 et B.1 en ce qui concerne les contrats pour les ventes de marchandises rendues droits de douane acquittés et les conditions générales D.8), selon le terme commercial utilisé, prévoient que le vendeur doit procurer la licence d'importation et l'acheteur la licence d'exportation.

39. Selon la plupart des conditions générales, lorsque l'autorité compétente met du retard à accorder la licence requise, refuse de l'accorder ou la retire, l'une ou l'autre des parties peut annuler le contrat (conditions générales B.6, B.20, E.3 et E.6) ou le considérer comme nul et non avenu (conditions générales A.9 et C.1). Mais les conditions générales E.1 et E.2 établissent une distinction entre les effets du refus, ceux du retard et ceux du retrait. En cas de retard, le contrat est considéré comme nul et non avenu; le refus ou le retrait d'une licence après que la navire a été affrété et les marchandises expédiées est considéré comme ouvrant droit à réparation alors que le retrait d'une licence avant l'affrètement du navire ou l'expédition des marchandises donne le droit de résoudre le contrat.

40. Une solution tout à fait différente est adoptée dans toutes les conditions générales établies par la CEE pour la vente des céréales (par exemple, B.16, B.17, B.18 et B.19). Dans ces conditions générales, on considère que le défaut d'obtention de la licence requise, pour quelque raison que ce soit, constitue un manquement aux engagements pris, sauf lorsqu'une interdiction générale des importations ou des exportations est imposée après que le contrat a été conclu.

C. — TAXES, DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

41. Toutes les conditions générales qui n'ont pas été établies pour une vente à des conditions définies par un terme commercial particulier (par exemple, les conditions générales A.3, A.8, B.4, B.5, D.4, D.6, E.1, E.2, E.4 et E.5), de même que celles qui ont été élaborées pour les ventes f.o.b., c. et f. ou c.a.f. (conditions générales A.1, B.2, B.3, B.8, B.16, B.17, B.18, D.3, D.5 et D.7) prévoient que toutes les taxes et tous les droits de douane et autres droits perçus dans le pays du vendeur ou dans le pays d'origine seront payés par le vendeur et ceux perçus dans le pays de l'acheteur ou le pays de destination seront payés par l'acheteur.

42. Conformément aux conditions générales établies pour la vente à des conditions autres que f.o.b., c. et f. ou c.a.f., la partie qui est tenue de payer les taxes, droits de douane et autres droits varie selon les conditions correspondant au terme commercial utilisé. Par exemple, dans les conditions générales pour les livraisons franco wagon et à l'usine (conditions générales A.1) ou à la frontière (conditions générales A.2), l'acheteur doit payer les taxes, les droits de douane et autres droits perçus dans le pays où l'envoi ou l'expédition ont été faits. Dans les conditions générales pour les ventes rendues à un point de destination convenu (conditions générales A.2 et B.1), le vendeur doit également payer les taxes, les droits de douane et autres droits perçus dans

le pays de destination. Dans le cas de la vente ex-wagon (conditions générales B.1) ou Ex Ship (conditions générales A.1), la disposition prévue dans le cas des livraisons f.o.b., c. et f. et c.a.f., mentionnée au paragraphe précédent semble être applicable.

43. Les conditions générales qui traitent des fluctuations du taux des droits de douane, des taxes et autres droits stipulent (à une exception près) que ces fluctuations doivent être mises au compte de l'acheteur (conditions générales A.8, D.1, D.4 et D.5); les conditions générales D.8 prévoient que l'acheteur n'est pas touché par les fluctuations des taxes, droits de douane et autres droits initialement payables par le vendeur.

D. — QUANTITÉ : MARGE DE TOLÉRANCE; DÉTERMINATION DE LA QUANTITÉ LIVRÉE

44. La plupart des conditions générales qui sont établies pour la vente de marchandises en vrac autorisent le vendeur ou l'acheteur, selon que c'est l'un ou l'autre qui fournit les moyens de transport, à livrer ou à exiger que soit livrée, selon le cas, une quantité supérieure ou inférieure à celle convenue à concurrence d'un certain pourcentage. Conformément à la plupart de ces conditions générales (par exemple, les conditions générales A.5, B.2, B.4, B.5, B.8, B.10, B.11, D.9, D.10, etc.), cette marge de tolérance ne doit pas dépasser 5 p. 100. Selon d'autres conditions générales, la marge de tolérance se situe entre 2 et 15 p. 100 (par exemple, dans les conditions générales B.14, B.15, B.19, D.4, E.3, E.5 et E.6). Dans certaines formulations, la marge de tolérance admise dépend du point de savoir si les marchandises sont à livrer en « environ », « approximativement » ou « à peu près » telle quantité (conditions générales B.1, C.7, C.9 et D.20), ou si c'est « un chargement plein et complet » qui doit être expédié (par exemple, B.9).

45. Lorsqu'une marge de tolérance est prévue, selon certaines formulations (conditions générales B.6, B.7, B.13, B.14, B.15, B.16 et B.17), la quantité livrée en plus ou en moins doit être réglée au prix fixé par le contrat alors que, selon d'autres, elle est réglée en partie au prix fixé par le contrat et en partie au prix du marché (conditions générales B.11, B.18 et B.19).

46. Un grand nombre de conditions générales contiennent des dispositions qui se rapportent à la détermination de la quantité de marchandises effectivement livrée. Ces conditions générales diffèrent quant au point de savoir si cette quantité doit être déterminée au moment de l'expédition ou au déchargement. Par exemple, les formules A.3, B.1, B.2, B.16, B.17 et C.9 prévoient que la quantité doit être déterminée au moment de l'expédition alors que les formules B.4, B.5, B.12, D.6, D.7, D.9 et D.10 stipulent que la quantité doit être déterminée au moment du déchargement. Toutefois, certaines conditions générales, par exemple les conditions générales B.18, B.19 et D.3, laissent expressément aux parties le soin de se mettre d'accord entre elles sur ce point.

47. Plusieurs conditions générales (par exemple, les conditions générales B.2, B.4, B.10, D.9, D.10 et C.9) prévoient que la quantité doit être déterminée par

un organisme public ou un organisme indépendant expressément désigné. Plusieurs formulations prévoient que le vendeur ou l'acheteur, selon le cas, a le droit d'assister à cette détermination de la quantité qui a lieu dans le pays de l'autre partie ou de surveiller les opérations (conditions générales B.4, B.5, B.8, D.3, D.7, D.9, D.10 et C.9).

48. D'autres formulations prévoient que la quantité indiquée dans le connaissement ou la lettre de voiture ferroviaire sera réputée être la quantité effectivement livrée (A.3, B.1, B.8, B.16, B.17, B.19 et D.3). Certaines conditions générales prévoient également la possibilité pour les parties ou leurs représentants d'établir conjointement quelle quantité a été livrée (B.1, B.16, B.17, B.18 et B.19).

49. Un petit nombre de conditions générales contiennent des dispositions qui régissent la détermination de la tare et qui stipulent qu'un certain pourcentage doit être déduit du poids livré au titre de la tare (conditions générales B.1, B.2, B.3, D.3 et C.7).

E. — QUANTITÉ DES MARCHANDISES ET VÉRIFICATION

50. La plupart des conditions générales applicables aux produits agricoles contiennent des dispositions qui prévoient que les marchandises livrées doivent être d'une qualité moyenne loyale (conditions générales A.3, B.1, B.7, B.11, B.14, B.15, B.16, B.17, B.18, B.19, D.1, D.6, D.9 et D.10). D'autres conditions générales stipulent que les marchandises doivent être d'une bonne qualité marchande (conditions générales B.4, B.20 et D.2). En ce qui concerne les produits non agricoles, certaines formulations prévoient que les marchandises doivent se conformer « aux normes appliquées dans le pays exportateur en ce qui concerne la qualité, l'assortiment, les dimensions ou le marquage » (conditions générales E.1) ou correspondre aux marchandises généralement livrées par le vendeur (conditions générales E.3) ou bien être « de la qualité moyenne habituellement offerte dans le pays du vendeur pour le type considéré de produit et répondre à sa destination » (conditions générales A.3).

51. Plusieurs conditions générales prévoient que, dans le cas de la vente sur échantillon, les marchandises doivent correspondre exactement à l'échantillon tandis que dans le cas de la vente sur échantillon type, il suffit que la marchandise corresponde à peu près à l'échantillon (conditions générales B.20, C.7, C.8, C.9 et D.3).

52. Certaines conditions générales obligent le vendeur à fournir à l'acheteur une preuve de la qualité des marchandises sous forme de déclaration ou de certificat (conditions générales A.1, A.3 et B.20). Selon la formule A.8, le vendeur doit remettre le certificat à la demande de l'acheteur. Selon les formules C.2 et C.4, la vérification de la qualité doit être faite à l'usine du vendeur en présence de l'acheteur.

53. Un grand nombre de conditions générales prévoient que l'acheteur ou son représentant vérifie la qualité des marchandises au moment et au lieu de

l'expédition (par exemple, les conditions générales B.8, B.17, B.18, B.19 et D.8). D'autres formules stipulent que cette vérification doit être faite au lieu de destination (conditions générales A.6, B.11, B.12, B.20, B.21, D.3 et D.19). Selon certaines de ces conditions générales, le lieu de vérification peut être également déterminé par accord entre les parties (conditions générales B.16, B.17, B.18, B.19 et E.2).

54. Plusieurs conditions générales prévoient que, lorsque les parties se mettent d'accord sur un mode d'inspection ou que l'inspection est effectuée par un organisme officiel déterminé, les résultats de l'inspection sont concluants et ne peuvent être contestés par les parties (c'est le cas par exemple des conditions générales A.4, A.9, B.16, B.17, B.18, B.19 et E.1).

55. La plupart des conditions générales se rapportant à des produits agricoles contiennent des dispositions qui prévoient que l'on doit vérifier la qualité en prélevant des échantillons. Le mode de prélèvement des échantillons ainsi que leur examen sont régis par des dispositions détaillées qui, à bien des égards, diffèrent les unes des autres (conditions générales D.7, B.9, B.10, B.20, B.21, B.11, B.8 et D.3). Des dispositions analogues sont contenues dans la formule C.9 qui s'applique à la vente d'huiles végétales et animales, de graisses, etc.

F. — EMBALLAGE

56. Plusieurs formules laissent aux parties le soin de régler d'un commun accord entre elles la question du mode d'emballage (B.2, B.3, B.8, B.16, B.17, B.18 et B.19). Certaines conditions générales fixent toutefois le mode d'emballage en se référant aux conditions habituelles d'emballage (A.1, A.2, A.3, C.8). La formule A.3 prévoit que l'emballage doit assurer la sécurité des marchandises au cours du transport et dans les conditions habituelles de manutention. Un petit nombre de formules applicables aux produits agricoles prévoient que les marchandises doivent être livrées dans des sacs répondant à une certaine description (B.5, B.6, B.20).

57. Plusieurs conditions générales prévoient également que l'emballage appartient à l'acheteur, son coût ayant déjà été compté dans le prix (voir par exemple, les conditions générales B.16, C.1, C.2, C.4 et C.5).

G. — LIEU ET DATE DE LIVRAISON

58. Quelques conditions générales prévoient que la livraison s'effectue soit en remettant les marchandises à l'acheteur, soit en l'informant que les marchandises sont à sa disposition (C.3, C.5). D'autres conditions générales fixent le lieu de la livraison compte tenu de la partie qui paie pour le transport des marchandises; lorsque c'est le vendeur qui paie, il doit livrer les marchandises au lieu de destination; en revanche, lorsque le transport est payé par l'acheteur, le vendeur doit livrer les marchandises au lieu d'expédition (B.1, C.7).

59. Nombre de formules disposent que, au cas où le contrat n'indique pas le lieu de la livraison, ce lieu

sera celui de l'établissement du vendeur (B.6, C.1, C.2, C.4, C.5, C.8). Selon l'instrument E.3, cependant, le vendeur doit livrer les marchandises franco le long du navire.

60. De nombreuses formules définissent le sens de certaines expressions couramment utilisées dans le commerce international pour indiquer le délai dans lequel les marchandises doivent être expédiées mais ces définitions varient selon l'instrument. Par exemple,

a) « Livraison immédiate » signifie que la livraison doit être effectuée :

- Dans les 3 jours qui suivent la conclusion du contrat (B.9, B.10);
- Dans un délai de 6 jours ouvrables à compter du jour qui suit celui de la conclusion du contrat (B.16, B.17);
- Dans un délai de 4 jours ouvrables à compter de la réception des instructions d'expédition de l'acheteur (B.19);
- Dans un délai de 7 jours en cas de transport par chemin de fer et dans un délai de 10 jours en cas de transport par bateau (B.20);
- Dans un délai de 15 jours à compter du lendemain de la vente (D.3);

b) « Prompte livraison » s'entend d'une livraison effectuée :

- Dans les 8 jours ouvrables (B.19) qui suivent la réception des instructions d'expédition;
- Dans un délai de 10 jours en cas de transport par chemin de fer et dans un délai de 14 à 30 jours en cas de transport par mer, selon la distance, « sur réception des instructions d'expédition de l'acheteur ou après que le vendeur a eu connaissance de l'octroi d'une autorisation nécessaire ou après l'ouverture d'un crédit convenu » (B.20);
- Dans un délai de 10 jours à compter de la date de la conclusion du contrat mais de 3 jours en cas de vente sur place, c'est-à-dire en cas de vente dans une bourse de commerce (B.1);
- Dans un délai de 21 jours à compter du jour qui suit celui de la conclusion du contrat (B.16, B.18).

61. Plusieurs conditions générales contiennent des dispositions relatives à tel ou tel aspect de la date de livraison. Ainsi, l'instrument D.3 dispose que, lorsque le contrat ne fixe pas de date de livraison, celle-ci doit se faire « promptement », c'est-à-dire dans les 30 jours qui suivent la date de la vente, alors que, selon la formule E.4, l'acheteur doit donner des instructions en vue d'une « prompte » livraison, dans les 10 semaines qui suivent la date du contrat. En vertu des formules C.2 et C.4, en revanche, les parties doivent déterminer la date de livraison par accord dans les six mois qui suivent la date du contrat.

62. Lorsque le contrat prévoit un délai de livraison, ce délai commence à courir à compter de : a) la date de la formation du contrat; ou b) la date de réception par le vendeur du paiement anticipé convenu dans le

contrat (C.1), ou de la date à laquelle le vendeur reçoit notification de l'octroi d'une licence d'importation (C.2, C.4). L'instrument C.4 dispose également que, si l'exécution d'un contrat dépend de plans, de spécifications ou de renseignements devant être fournis par l'acheteur, le délai peut ne commencer à courir qu'à la réception de ces documents.

63. Les formules B.9, B.10, D.9 et D.10 contiennent des dispositions sur le calcul des délais exprimés en mois ou en quinzaines.

64. De nombreuses conditions générales stipulent que la partie qui doit fournir le moyen de transport peut, par notification à l'autre partie, prolonger le délai de livraison. La plupart de ces formules autorisent une prolongation allant jusqu'à 8 jours (B.5, B.6, B.12, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.7) alors que d'autres autorisent une prolongation de 3 jours (B.9), 15 jours (B.4), ou d'un mois (B.8, C.1). Les conditions générales B.5, B.6, B.12, B.14 et D.7 n'autorisent à prolonger le délai de livraison que dans le cas où le délai d'expédition prévu au contrat ne dépasse pas 31 jours.

65. Nombre de conditions générales visées dans le paragraphe ci-dessus prévoient que, si c'est le vendeur qui prolonge le délai de livraison, il doit payer une indemnité dont le montant est fonction de la durée de la prolongation (B.5, B.6, B.12, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.7).

66. L'instrument A.3 dispose que le vendeur peut retarder la livraison des marchandises lorsque l'acheteur ne lui fournit pas à temps les données nécessaires pour la fabrication des marchandises ou s'il change par la suite ces données.

67. Plusieurs conditions générales traitent de la possibilité d'échelonner les livraisons. L'instrument A.9 permet l'échelonnement des livraisons dans tous les cas. Selon la formule B.1, la livraison peut être échelonnée lorsque le contrat est sur une base « à quai » ou « rendu... » ou lorsque le vendeur doit se charger du transport des marchandises. La formule C.7 permet des livraisons échelonnées dans ces deux derniers cas, alors que la formule C.9 autorise l'échelonnement lorsque le contrat est sur une base c. et f. ou c.a.f. La formule B.16 n'autorise les livraisons échelonnées que lorsque le contrat porte sur une quantité supérieure à 50 tonnes (de céréales). En revanche, certaines conditions générales ne permettent l'échelonnement qu'avec le consentement de l'acheteur (par exemple, la formule A.3). Cependant, les instruments B.1 et C.7 prévoient que le vendeur doit livrer les marchandises de façon échelonnée lorsqu'il en est prié par l'acheteur.

68. Plusieurs conditions générales stipulent que lorsque les marchandises font l'objet de plusieurs expéditions, chaque expédition doit être considérée comme faisant l'objet d'un contrat distinct (A.9, B.16, B.18, B.19, D.7, D.9, D.10). Les instruments B.16, B.18, B.19, D.9 et D.10 prévoient que chaque expédition devra être conforme aux dispositions régissant l'ensemble du contrat.

H. — TERMES COMMERCIAUX

69. Plusieurs conditions générales de vente se rapportent à un ou plusieurs termes commerciaux déterminés, tels que c. et f., c.a.f., f.o.b., etc. Il existe cependant nombre de conditions générales qui ne sont pas exclusivement réservées aux contrats fondés sur tel ou tel terme commercial. Certaines de ces conditions contiennent néanmoins une définition de divers termes commerciaux que les parties peuvent utiliser dans leur contrat.

70. Parmi les formules considérées dans le présent rapport, deux séries traitent exclusivement de l'interprétation de certains termes commerciaux. L'instrument A.1 [Incoterms 1953, règles établies par la Chambre de commerce internationale (CCI)] donne l'interprétation des termes suivants : à l'usine, franco wagon, f.a.s., f.o.b., c. et f., c.a.f., fret ou port payé jusqu'à..., Ex Ship et A quai. L'autre série est l'instrument A.2 [également établi par la Chambre de commerce internationale (CCI)] qui traite de l'interprétation de deux termes commerciaux : « rendu frontière... » et « rendu... droits acquittés ».

71. Les conditions générales C.7 donnent de plusieurs termes commerciaux une interprétation différente de celle qui est donnée par la CCI dans les règles susmentionnées. Elles partent des problèmes que peut poser une transaction commerciale (notamment la qualité, la livraison, le défaut de conformité, les sanctions, etc.) et proposent pour chaque problème un choix de solutions en fonction de plusieurs termes commerciaux que les parties peuvent utiliser dans leur contrat, par exemple, f.a.s., f.o.b., c. et f., c.a.f., A quai, en magasin, sous réserve d'approbation, franco à l'entrepôt de l'acheteur, etc.

72. D'autres formules de conditions générales utilisent une méthode analogue, mais de façon plus restrictive. Ainsi, les formules C.1, C.2 et C.4 établies par la CEE n'adoptent cette méthode qu'à l'égard du transfert des risques. Sur les autres points, ces instruments ne donnent pas d'interprétation des termes commerciaux.

73. Certaines conditions générales qui n'ont pas été établies pour des contrats fondés sur un ou plusieurs termes commerciaux déterminés, utilisent par voie de référence les interprétations données dans l'instrument A.1 (Incoterms 1953), par exemple, les formules A.9, B.20 et C.2 (la dernière seulement en ce qui concerne le transfert des risques).

74. D'autres formules définissent certains termes commerciaux d'une façon plus ou moins détaillée qui, à plusieurs égards, diffère des interprétations données dans les Incoterms. Nombre de ces instruments définissent également plusieurs termes commerciaux qui ne figurent pas dans les règles de la CCI mentionnées au paragraphe 70.

75. Les définitions les plus complètes figurent dans l'instrument A.3 (Conditions générales du CAEM). Pour chaque terme commercial dont elle traite, cette formule contient non seulement des dispositions relatives au paiement des frais de transport et au transfert

des risques, mais encore au moment du transfert de la propriété des marchandises et au moment exact où la livraison est réputée avoir été effectuée. Ces conditions générales définissent également les obligations des parties touchant le transport des marchandises par voie aérienne ou postale, ce que ne font ni les règles de la CCI ni les autres instruments examinés.

76. Certaines formules de conditions générales, sans avoir été expressément établies sur la base de tel ou tel terme commercial, semblent ne pouvoir être utilisées que dans le contexte d'un ou plusieurs termes commerciaux donnés. Par exemple, l'instrument B.5 (établi par la *Grain and Feed Trade Association*) semble n'être applicable qu'aux contrats sur une base c.a.f., cependant que l'instrument A.8 semble n'être applicable qu'aux contrats sur une base f.o.b., c. et f. ou c.a.f.

I. — ASSURANCE

77. Presque toutes les conditions générales établies pour des contrats sur une base c.a.f. ou qui sont applicables à ce type de contrats contiennent des dispositions détaillées sur l'assurance que le vendeur doit souscrire. Pour ce qui est des contrats sur une base f.o.b. ou c. et f., de nombreuses formules exigent que l'acheteur prenne une police d'assurance sur les marchandises avant leur chargement, par exemple, les instruments A.5, B.7, B.17, B.22, D.3. Les formules relatives aux contrats sur la base d'autres termes commerciaux ne contiennent pas de dispositions relatives à l'assurance.

78. Pour ce qui est des types de risques que la police d'assurance doit couvrir, les conditions générales à l'examen énoncent des règles différentes. En ce qui concerne les risques ordinaires ou habituels, certaines formules exigent que la police d'assurance prévoie une couverture WA (*Institute Cargo Clauses*), par exemple les instruments A.8, B.5, B.6, B.18, B.20, C.9, D.3, D.10, etc. D'autres conditions générales exigent que l'assurance soit conclue aux conditions « FPA » (franc d'avaries particulières), par exemple les instruments A.9, B.14, B.15, B.16, D.5.

79. Les règles sont également différentes en ce qui concerne les risques spéciaux tels que la guerre, l'émeute ou la grève. La plupart des formules exigent que le vendeur, en cas de contrat c.a.f., soit couvert contre les risques de guerre et, selon certaines formules, également contre les grèves, les mines, les insurrections et les agitations populaires (par exemple, les instruments B.5, B.6, B.11). Cependant, la formule A.9 prévoit que le vendeur peut, à son choix, assurer ou non les marchandises contre les risques de guerre et la formule B.18 prévoit que le vendeur doit prendre une assurance à cet égard s'il en est requis par l'acheteur. En revanche, l'instrument B.3 exige que les parties s'entendent sur l'assurance contre certains risques spéciaux y compris le vol, le pillage, le coulage et la casse.

80. Les règles diffèrent également quant à la partie à laquelle il incombe de payer les frais d'assurance contre les risques spéciaux. Selon les formules B.5, B.6, B.13, B.14, B.16, C.9, D.3, D.7, etc., le vendeur paie la prime jusqu'à concurrence de 0,5 p. 100 de la

valeur des marchandises et l'acheteur paie le reste, le cas échéant. Selon l'instrument B.9, par contre, le vendeur paie jusqu'à concurrence de 0,25 p. 100 et selon l'instrument D.5, jusqu'à concurrence de 10 p. 100. Les formules B.7, B.20, D.5, D.10 prévoient que le vendeur paie la totalité de la prime d'assurance, alors que selon les formules A.1, B.2, B.4, E.3 et d'autres la totalité de la prime est payée par l'acheteur.

81. En outre, les règles diffèrent également en ce qui concerne le montant de l'assurance qui doit être souscrite. Les formules E.4 et E.5 exigent que l'assurance couvre seulement le montant de la facture. Les formules B.5, B.6, B.13, B.14, B.15, D.7 exigent une couverture du montant de la facture majorée de 2 p. 100; les instruments B.4, B.9, C.8, C.9, D.5 exigent une couverture correspondant au montant de la facture majoré de 5 p. 100, cependant que les instruments A.9, B.20, D.3 prévoient une majoration de 10 p. 100.

J. — DOCUMENTS

82. La plupart des conditions générales contiennent des dispositions concernant les documents relatifs à l'exécution du contrat de vente. Ces documents peuvent être classés en quatre catégories principales : a) les documents exigés pour l'exportation ou l'importation des marchandises, autres que les licences et autres autorisations gouvernementales dont il a été question précédemment, aux paragraphes 37 à 40; b) les documents nécessaires à l'acheteur pour prendre livraison des marchandises; c) les documents relatifs au montage, à la réparation ou à l'entretien de machines, et d) les documents relatifs au paiement.

83. En ce qui concerne les documents de la catégorie a ci-dessus, la formule A.1 (Incoterms) dispose, à propos de chaque terme commercial, qu'il revient à l'acheteur d'obtenir tous les documents (à l'exception du certificat d'origine et de la facture consulaire), dont il peut avoir besoin pour le transport, l'importation et, lorsque la livraison est effectuée dans le pays du vendeur, pour l'exportation des marchandises; le vendeur doit prêter à l'acheteur tout son concours pour obtenir ces pièces. En revanche, le vendeur doit fournir à l'acheteur, à la demande et aux frais de ce dernier, le certificat d'origine et la facture consulaire. Les formules B.18, D.9 et D.10 contiennent une règle analogue, disposant que tous les certificats qui sont exigés et qui peuvent être obtenus dans le pays d'expédition et/ou d'origine doivent être fournis par le vendeur, aux frais de l'acheteur.

84. Pour ce qui est des documents visés plus haut au paragraphe 82, b, les conditions générales A.1 précisent, à propos de plusieurs termes commerciaux, les documents que le vendeur doit fournir pour permettre à l'acheteur de prendre livraison des marchandises. Pour les contrats sur une base franco wagon, ces documents sont « le titre usuel de transport » que le vendeur doit procurer; pour les contrats sur une base c. et f. ou c.a.f., les documents à fournir sont un connaissement net et la facture de la marchandise avec en plus, pour les contrats sur une base c.a.f., la police d'assurance, et,

pour les contrats sur une base « Ex Ship » ou « à quai », un ordre de livraison et « tous autres documents nécessaires pour que l'acheteur puisse prendre livraison de la marchandise ».

85. Plusieurs conditions générales relatives au matériel d'équipement prévoient la livraison à l'acheteur de certains documents techniques [voir le paragraphe 82, c]. Ainsi, les formules C.2 et C.4 exigent que le vendeur procure les croquis et autres données techniques pour le montage, la mise en service, le fonctionnement et l'entretien du matériel livré. L'instrument A.3 prévoit que les documents techniques fournis par le vendeur doivent être conformes à la pratique suivie dans le pays du vendeur en ce qui concerne la branche d'industrie considérée. La formule C.3 exige la fourniture de croquis pour le montage et la pose de fondations pour machines cependant que l'instrument C.1 dispose que le vendeur doit fournir à l'acheteur des brochures expliquant le mode d'emploi du matériel.

86. Plusieurs conditions générales qui prévoient la fourniture d'une documentation technique stipulent également que les documents restent la propriété exclusive du vendeur et ne peuvent, sans son consentement, être utilisés par l'acheteur à une fin autre que celle pour laquelle ils lui ont été remis et que ce dernier ne peut pas non plus transmettre ces documents ou les communiquer à une tierce partie (A.3, C.2, C.3, C.4 et C.5).

K. — TRANSPORT DES MARCHANDISES

87. Plusieurs conditions générales contiennent des dispositions relatives aux obligations du vendeur touchant le transport des marchandises lorsque, aux termes du contrat, il doit se charger de ce transport.

88. La formule D.3 contient une disposition analogue à celle de l'article 54 de la LUVI, stipulant que le vendeur doit conclure, avec la diligence voulue et aux conditions usuelles, le contrat pour le transport des marchandises par la route habituelle jusqu'au port de destination convenu. Certaines conditions générales prévoient le type de navires que le vendeur peut utiliser pour le transport des marchandises. Par exemple, les instruments B.5, B.6 et D.7 exigent que le navire soit « un navire à turbines de première classe ou un navire à moteur classé au moins dans la catégorie 100.A.1 ou B.S. de la British Corporation ou dans la catégorie supérieure dans les registres américain, français, italien, norvégien, ouest-allemand ou dans d'autres registres de même valeur ». La formule B.9 prévoit que le navire doit être « un navire en bon état de navigabilité, convenant au transport [des céréales] pour lequel une assurance peut être souscrite moyennant des primes normales ».

89. La plupart des conditions générales prévoient que les marchandises doivent être expédiées en droiture ou non, avec ou sans transbordement (B.4, B.11, B.16, C.9, D.3, D.4, D.7, D.9 et D.10). Cependant, l'instrument A.9 ne mentionne pas la possibilité d'expédition dite « directe » mais autorise le transbordement,

l'instrument A.6, en revanche, exclut expressément le transbordement et exige l'expédition en droiture au port de destination.

L. — INDICATIONS, INSTRUCTIONS,
AVIS ET DATES D'EXPÉDITION

90. Plusieurs conditions générales obligent l'acheteur, lorsque c'est lui qui doit assurer le transport des marchandises, à donner au vendeur les indications concernant le transport. Par exemple, pour les contrats f.a.s., l'instrument A.1 dispose que l'acheteur doit aviser le vendeur en temps utile du nom du navire, de l'emplacement de chargement et de la date de livraison à ce navire. Aux termes de la formule B.2, l'acheteur doit informer le vendeur du nom, de la capacité et de la date anticipée d'arrivée du navire 30 jours avant l'embarquement. La formule A.5 prévoit que l'acheteur doit, au début du mois précédant le « mois de l'expédition », notifier au vendeur le nom et la nationalité du navire, le port d'embarquement, la date prévue d'arrivée, les quantités à charger et le nom du réceptionnaire. En revanche, les formules E.1 et E.2 exigent simplement que le nom du navire et son tonnage soient communiqués au vendeur.

91. Plusieurs conditions générales contiennent des dispositions concernant les instructions d'expédition que l'acheteur doit donner au vendeur. Par exemple, la formule A.1 stipule, dans le cas de contrats franco wagon, que l'acheteur doit donner au vendeur « les instructions nécessaires pour l'expédition » alors qu'aux termes de la formule A.2, dans le cas de contrats du type « rendu... », l'acheteur doit indiquer au vendeur l'adresse de la destination finale de la marchandise dans le pays d'importation. La formule B.6 exige également de l'acheteur qu'il donne au vendeur les indications nécessaires à l'exécution du contrat. La formule E.6 prévoit que l'acheteur doit donner « toutes instructions pour le chargement » et la formule A.3, en ce qui concerne les marchandises qui doivent être transportées par chemin de fer, stipule que l'acheteur doit fournir une « déclaration en douane » et indiquer « le point où les marchandises traversent la frontière dans le pays du vendeur, l'adresse du destinataire et la gare de destination ».

92. Les conditions générales diffèrent quant au délai dans lequel les instructions d'expédition doivent être fournies. Ainsi, ces instructions doivent être envoyées :

Selon le modèle A.1, en ce qui concerne les ventes franco wagon, « en temps utile »;

Selon le modèle B.6, « en temps voulu »;

Selon B.9, « avant que le chargement soit achevé »;

Selon D.8, « à temps pour qu'elles parviennent au vendeur deux jours ouvrables francs au moins avant le jour où [les marchandises] doivent être envoyées à quai »;

Selon E.6, à temps pour être « en la possession de l'agent maritime 12 jours au moins avant la date d'embarquement stipulée dans le contrat »; et

Selon A.3, en cas de transport par mer, 55 jours avant la date de la livraison.

93. D'autres conditions générales exigent de l'acheteur qu'il envoie les instructions d'expédition dans des délais qui varient selon les termes utilisés pour déterminer le délai de livraison imparti au vendeur⁷. Ainsi :

En cas de « livraison immédiate », les instructions d'expédition doivent être données au moment de la conclusion du contrat (D.3), dans un délai de 24 heures (B.19), ou dans un délai de trois jours ouvrables (B.20);

En cas de « prompt livraison », au moment de la conclusion du contrat (D.3), ou dans un délai de huit jours ouvrables (B.19, B.20);

En cas de livraison dans un certain délai de date, trois jours ouvrables avant la date indiquée dans le contrat (B.19, B.20);

En cas de livraison dans un délai déterminé, le 15 du mois précédant le mois de l'expédition (D.3) ou le premier jour ouvrable de la période (B.19, B.20).

94. La plupart des conditions générales examinées exigent du vendeur qu'il informe l'acheteur de la date d'expédition des marchandises. Toutefois, le délai dans lequel l'acheteur doit être informé diffère d'un instrument à l'autre.

95. Alors que certaines conditions générales disposent simplement que le vendeur doit prévenir l'acheteur « sans délai » ou emploient une autre formule analogue (A.1, B.17, C.9, D.9 et D.10), d'autres exigent qu'il l'avise à temps pour permettre à l'acheteur de prendre les mesures nécessaires pour dédouaner et réceptionner la marchandise (E.1 et E.2). Toutefois, la plupart des conditions générales fixent un délai dans lequel le vendeur doit prévenir l'acheteur (A.4, A.5, B.1, B.2, B.9, B.11, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.3, E.1, E.2, etc.). Ce délai peut être de sept jours avant le commencement du chargement (A.3, où il est prévu que le vendeur doit fournir l'espace dans le navire), de 28 jours à partir de la date du connaissance (D.4) ou de 10 jours à partir de la « date de départ » du navire (D.5). Certaines conditions générales laissent aux parties le soin de fixer la date d'un commun accord (B.5, B.6, B.12, C.9).

96. De nombreuses conditions générales précisent quelle date doit être considérée comme la date d'expédition. La plupart de ces conditions générales qui impliquent un transport par mer, disposent que, sauf preuve contraire, la date du connaissance est réputée être celle de l'expédition (A.8, B.5, B.6, B.9, B.11, B.13, B.14, B.15, B.16, C.9, D.3, D.7, D.9, D.10, E.1, E.2, etc.). Le modèle B.4 indique que, si le connaissance ne mentionne pas que la marchandise a été effectivement chargée, la date du dédouanement mentionnée dans le certificat d'origine est réputée être la date d'expédition.

97. La formule A.1 prévoit que, dans le cas des contrats f.a.s. et f.o.b., le vendeur doit fournir le document d'usage net attestant la livraison de la marchandise.

⁷ Voir l'interprétation de certains de ces termes au paragraphe 60.

98. La formule A.3 contient une disposition spéciale concernant le matériel d'équipement. Elle stipule que si le contrat ne prévoit pas différents délais de livraison pour les divers éléments du matériel, la livraison est réputée effectuée le jour où a lieu la livraison du dernier élément indispensable pour la mise en service du matériel.

99. En ce qui concerne le transport par chemin de fer, la formule B.19 dispose que la date d'expédition est celle à laquelle la marchandise est remise au chemin de fer, alors que dans les formules E.1 et E.2, la date d'expédition est réputée être celle de la lettre de voiture.

M. — GARANTIE

100. Un certain nombre de conditions générales concernant le matériel d'équipement et autres produits des industries mécaniques contiennent des dispositions relatives à la garantie.

101. La garantie s'étend aux vices de la conception, des matériaux et de la fabrication (C.1, C.2, C.3, C.4 et C.5). Dans la formule A.3, la garantie concerne également les caractéristiques des marchandises qui sont définies dans le contrat.

102. Certaines de ces conditions générales précisent également la durée de la période de garantie. Par exemple, dans C.5, la période de garantie pour les engrenages est de six mois alors que dans C.1 les biens de consommation durables et autres produits des industries mécaniques fabriqués en série sont garantis pendant la plus courte des deux périodes suivantes : 12 mois à partir de la date du transfert des risques, ou six mois à partir de la date de la vente au premier utilisateur.

103. Dans la formule A.3, la durée de la garantie diffère selon la nature des marchandises. Dans cet instrument :

a) Les articles de précision sont garantis pendant neuf mois à compter de la livraison;

b) L'équipement léger et l'outillage ainsi que les installations petites et moyennes sont garantis pendant 12 mois à compter de la mise en service, avec un délai maximum de 15 mois à compter de la livraison;

c) Pour l'équipement lourd, la durée de la garantie est la même qu'à l'alinéa b, mais le délai maximum est de 24 mois à compter de la livraison.

104. Les formules A.3, C.2, C.4 et C.5 prévoient que, lorsque les biens n'ont pu être utilisés pendant un certain laps de temps en raison d'un vice, la période de garantie doit être prolongée d'autant.

105. Les dispositions concernant la garantie des biens, ou parties des biens, remplacés ou réparés diffèrent d'un instrument à l'autre. Dans C.2, C.4 et C.5, ces biens bénéficient d'une nouvelle garantie de même durée que celle concernant les marchandises initialement fournies. En revanche, C.3 prévoit que le matériel fourni en remplacement de matériel défectueux n'est pas garanti. Dans A.3, « les articles fournis en remplacement peuvent faire l'objet d'une nouvelle

garantie fixée dans le contrat, compte tenu des usages internationaux ».

106. Toutes les conditions générales qui contiennent une disposition ayant trait à la garantie des marchandises reconnaissent au vendeur le droit de décider s'il remplacera ou réparera les marchandises défectueuses et, en cas de réparation, si celle-ci sera effectuée au lieu où se trouvent les marchandises défectueuses ou à l'établissement du vendeur. Toutefois, alors que les formules C.1, C.2, C.3, C.4 et C.5 indiquent que l'acheteur supporte les frais du renvoi des marchandises défectueuses au vendeur pour réparation ou remplacement, les conditions générales A.3 stipulent que tous les frais du retour au vendeur sont à la charge de ce dernier.

N. — TRANSFERT DES RISQUES

107. Selon les formules A.3 et C.3, les risques sont transférés au moment de la livraison. Les formules B.1, C.7, D.8, E.1 et E.2 disposent que le transfert des risques a lieu au moment où l'acheteur est tenu de prendre livraison.

108. Plusieurs conditions générales fixent pour certains types de contrats la date du transfert des risques de la même manière que les Incoterms. Par exemple, les formules A.3, B.16, B.17, B.18, C.1, E.1 et E.2 prévoient toutes que, dans le cas des contrats f.o.b., c.a.f. et c. et f., le transfert des risques a lieu au moment où les marchandises passent effectivement le bastingage du navire au port d'embarquement. Toutefois, dans les formules A.8, D.9 et D.10, les risques ne sont transférés qu'au moment où la marchandise est livrée à bord du navire et dans la formule E.3, au moment où « les marchandises sont chargées dans des allèges en vue de leur embarquement après réception de l'avis d'arrivée du navire ». Dans la formule D.3, les risques sont transférés au moment où le vendeur fait parvenir les marchandises au port d'embarquement.

109. Les formules B.16 et B.18 contiennent une exception à la règle des Incoterms mentionnée au paragraphe précédent et disposent que, si le contrat est conclu après le moment où les marchandises ont passé effectivement le bastingage du navire au port d'embarquement, les risques sont transférés à l'acheteur au moment de la conclusion du contrat.

110. De même, les formules C.1, E.1 et E.2 adoptent la règle des Incoterms en ce qui concerne le transfert des risques dans le cas de vente à l'usine. Les deux dernières formules reproduisent également la règle des Incoterms pour les contrats f.a.s. et à quai.

111. Plusieurs conditions générales fixent en outre le moment du transfert des risques en ce qui concerne des types de contrats que les Incoterms ne mentionnent pas. Par exemple, les formules C.1, E.1 et E.2 prévoient que, dans le cas de vente franco camion ou franco péniche, les risques sont transférés, comme dans le cas de la vente franco wagon, au moment où le transporteur prend le véhicule ou l'embarcation chargés. Dans A.3, pour les ventes franco camion de l'acheteur, les risques sont transférés au moment où les marchandises quittent

le moyen de transport du vendeur pour le moyen de transport de l'acheteur.

112. Certaines formules fixent le moment du transfert des risques dans le cas de certains types de ventes que les Incoterms ne mentionnent pas : par exemple « franco frontière » (E.1 et E.2), « rendu frontière » (C.1), « rendu frontière du pays exportateur » (B.19, et C.1) « rendu frontière du pays de transit » et « rendu frontière du pays importateur » (B.19), « rendu à » (B.19), « rendu franco » (poste frontière convenu du pays importateur ou point convenu du territoire du pays importateur) [C.1, E.1 et E.2] et « franco wagon, frontière du pays du vendeur » (A.3).

O. — PAIEMENT

113. La plupart des conditions générales contiennent des dispositions concernant le paiement. Ces dispositions ont trait au montant, aux modalités et à la date du paiement.

114. Le montant du paiement que l'acheteur doit effectuer ne représente pas uniquement le prix mais également le fret, les frais d'assurance, le prix de l'emballage, etc., selon les conditions de livraison fixées, les autres clauses du contrat et éventuellement les conditions générales applicables.

115. En ce qui concerne les marchandises dont le prix est fixé au poids, certaines conditions générales indiquent que le prix doit être calculé d'après le poids net (B.8, B.11). Cependant, selon la formule B.16, lorsque les marchandises sont expédiées en sacs, le prix est calculé d'après le poids brut. C.1, C.2 et C.4 disposent que les prix donnés dans les tarifs et les catalogues sont ceux des marchandises non emballées alors que ceux qui sont indiqués dans les soumissions et dans le contrat comprennent le coût de l'emballage.

116. Plusieurs formules prévoient que, si la quantité livrée est inférieure à celle qui est indiquée dans le connaissement, la différence doit être payée par le vendeur et que, si cette quantité est supérieure, la différence doit être payée par l'acheteur au prix convenu dans le contrat (B.13, B.14, B.15). Toute différence entre la quantité convenue et la quantité livrée doit être réglée, selon B.9, au prix « courant à la date de l'expédition » et selon B.10, au prix du marché à la date de la livraison. E.1 et E.2 prévoient cependant que, si la différence entre la quantité convenue et la quantité livrée ne dépasse pas 10 p. 100, elle sera réglée au prix du contrat.

117. Un certain nombre de conditions générales contiennent des dispositions concernant les effets d'une augmentation ou d'une baisse du prix du transport survenant après la conclusion du contrat. D'après B.21, c'est la partie qui supporte les frais de transport qui subit l'augmentation ou bénéficie de la baisse. Cependant, selon D. 6, c'est le vendeur qui subit les augmentations du taux du fret ou qui bénéficie de la baisse. Les formules B.13, B.14, et B.15 mentionnent uniquement la baisse du taux du fret, et indiquent que c'est l'acheteur qui en bénéficie.

118. Les conditions générales examinées peuvent être rangées dans trois grandes catégories selon la solution adoptée en ce qui concerne les modalités de paiement. Celles de la première catégorie laissent aux parties le soin de convenir du mode de paiement. D'autres contiennent des dispositions détaillées indiquant un ou plusieurs modes de paiement que les parties peuvent choisir d'un commun accord. Les autres enfin imposent un mode de paiement déterminé. Dans ce dernier cas, il est généralement exigé que le paiement soit effectué au comptant, contre remise de documents ou par lettre de crédit.

119. Les formules C.1, C.2 et C.4 laissent aux parties le soin de convenir des modalités de paiement. Cependant, B.20 et D.4, tout en adoptant le principe de cette solution, limitent la liberté de choix des parties à certains modes qu'elles énumèrent.

120. Les formules qui adoptent la deuxième solution décrite au paragraphe 118 contiennent généralement des dispositions prévoyant le paiement contre documents ou par lettre de crédit si les parties conviennent de l'un de ces modes de paiement (A.8, B.6, C.7, D.3).

121. Les formules B.1, B.4 et D.8 qui adoptent la troisième solution indiquent que le paiement doit s'effectuer au comptant alors que les formules B.4, B.5, B.6, B.9, B.13, B.14, B.15, D.3 et D.7 prévoient le paiement contre documents. Certains de ces derniers instruments précisent les documents qui doivent être remis contre paiement, par exemple la formule B.4.

122. Parmi les formules prévoyant le paiement par lettre de crédit, la formule A.6 dispose que la lettre doit être « irrévocable » et la formule D.5 qu'elle doit être « confirmée et irrévocable ». Cependant, aux termes de la formule A.9, la lettre doit être « confirmée, irrévocable et sans recours » et A.5 exige qu'elle soit « irrévocable, cessible et divisible ». Selon la formule A.4, la lettre de crédit doit être « irrévocable, confirmée, transmissible, cessible et divisible » et enfin B.2 et B.3 disposent qu'elle doit être « confirmée, divisible, irrévocable et sans restriction ».

123. La durée de validité de la lettre de crédit doit être supérieure d'au moins 15 jours au délai maximum d'expédition selon les conditions générales A.9 et D.3, et de 30 jours selon la formule A.8. Tout retard injustifié de la part de l'acheteur à ouvrir la lettre de crédit autorise le vendeur à prolonger le délai d'expédition de la même durée.

124. Plusieurs conditions générales disposent que, même si le vendeur ne présente pas l'un des documents exigés pour le paiement, le paiement doit cependant être effectué moyennant une garantie bancaire convenable (B.4, B.5, B.6, B.13, B.14, B.15, D.3, D.7).

125. Certaines conditions générales contiennent des dispositions fixant la date à laquelle le paiement doit avoir lieu. Par exemple, la formule B.20 exige que le paiement soit effectué exactement à la date convenue; la formule B.9 prévoit qu'il doit être fait le jour suivant la présentation des documents. B.4 dispose qu'il doit avoir lieu, dans tous les cas, dans un délai de 90 jours à partir de la date du connaissement. En cas de vente à

l'usine, la formule C.1 prévoit que le paiement soit fait dans un délai de 30 jours à partir du moment où le vendeur avise l'acheteur que la marchandise est tenue à sa disposition. Toutefois, la formule C.5, qui a trait à la vente d'engrenages et de carters, prévoit que le paiement doit s'effectuer de la manière suivante :

- a) 1/3 au moment de la commande;
- b) 1/3 pendant l'exécution du contrat et au plus tard à la date à laquelle la marchandise est mise à la disposition de l'acheteur; et
- c) 1/3 dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle la marchandise est mise à la disposition de l'acheteur.

126. La formule A.8 dispose que, quel que soit le mode de paiement dont les parties sont convenues, l'acheteur reste tenu de payer la valeur intégrale de toutes les marchandises expédiées conformément au contrat. La formule B.6 prévoit que si les parties ne sont pas d'accord sur la quantité à livrer, ou si la totalité de la marchandise n'a pas été livrée, l'acheteur doit de toute façon payer le prix de la quantité reçue ou de la quantité sur laquelle les parties sont d'accord.

127. Quelques conditions générales disposent que, si l'acheteur ne paie pas le prix à la date convenue, il doit payer un intérêt sur l'arriéré. La formule A.3 fixe le taux de cet intérêt à 4 p. 100 alors que dans C.8 il est de 2 p 100 supérieur au taux de l'escompte en République fédérale d'Allemagne. C.3 et C.5 fixent le taux de l'intérêt d'après le taux pratiqué par la Banque de France.

P. — RÉCLAMATIONS

128. De nombreuses conditions générales fixent le délai dont l'acheteur dispose pour présenter des réclamations au sujet de la quantité ou de la qualité de la marchandise. Selon la formule A.8, ce délai doit être fixé par les parties au moment de la conclusion du contrat, alors que B.1 fixe un délai de trois jours ouvrables à compter de la remise de la marchandise; D.6 prévoit un délai de 21 jours à partir de la fin du déchargement et A.9 un délai de 30 jours à partir de l'arrivée des marchandises au lieu de destination. Dans d'autres instruments, le délai prévu diffère selon que la réclamation porte sur la quantité ou sur la qualité.

129. Pour ce qui est de la quantité, on trouve dans différentes conditions générales les délais suivants :

- 2 jours ouvrables à partir du mesurage de la marchandise (C.7);
- 6 jours ouvrables à partir de l'arrivée de la marchandise au lieu de destination (B.6);
- 14 jours ouvrables à partir de la fin du débarquement et/ou de l'entreposage au port de destination (D.3);
- 3 mois à partir de la date de la livraison (A.3).

130. Par ailleurs, en ce qui concerne la qualité, les délais peuvent être les suivants :

- Immédiatement après le déchargement (C.9) ou immédiatement après la remise de la marchandise dans le cas d'une vente à quai ou en entrepôt,

sous réserve que l'acheteur soit informé de cette condition; dans les autres cas, la réclamation doit être présentée immédiatement après l'arrivée (B.1);

- 3 jours ouvrables en ce qui concerne la vente sur place (C.7) ou à partir de la réception de la marchandise si le vice est apparent ou, s'il s'agit d'un vice caché, à partir du moment où celui-ci est décelé (B.20);
- 5 jours ouvrables à partir de l'arrivée des marchandises (C.8) ou à partir du moment où les marchandises ont pu être examinées (D.10);
- 7 jours à partir du moment où la marchandise peut être examinée (D.9), ou après réception de la marchandise si le vice est apparent ou 8 semaines ou 3 mois, selon la nature de la marchandise, si le vice est caché (E.4 et E.5);
- 7 jours ouvrables à partir de la date de la livraison d'échantillons à l'acheteur (D.3);
- 12 jours à partir de l'arrivée de la marchandise au lieu de destination si le vice est apparent et 45 jours s'il est caché (pouvoir germinatif) (B.6);
- 6 mois à partir de la date de livraison et, en ce qui concerne les marchandises sous garantie, 30 jours au plus tard à partir de la date d'expiration de la période de garantie (A.3).

131. Certaines conditions générales indiquent quels doivent être la forme et le contenu de la réclamation présentée par l'acheteur. Par exemple, les formules A.3, B.6, E.1 et E.2 disposent que la réclamation doit être présentée par écrit. E.1 et E.2 exigent qu'elle contienne toutes les indications nécessaires au sujet de la quantité sur laquelle elle porte et que l'acheteur expose ses motifs de réclamation. Par ailleurs, la formule A.3 énumère en détails les indications que l'acheteur doit donner dans la réclamation et prévoit notamment qu'il doit mentionner la sanction choisie; s'il manque l'une des indications requises, le vendeur doit en aviser immédiatement l'acheteur, faute de quoi il ne pourrait par la suite se prévaloir du fait que la réclamation était incomplète.

132. La formule B.6 exige que l'acheteur fournisse, à l'appui de toute réclamation concernant la qualité, un certificat d'analyse délivré par un laboratoire officiel et portant sur des échantillons prélevés par des échantillonneurs assermentés ou par des fonctionnaires habilités sur des marchandises dont l'emballage d'origine n'a pas été ouvert.

133. Plusieurs conditions générales, par exemple A.9, B.1, E.3, E.6, disposent que si l'acheteur n'avise pas le vendeur ou ne lui communique pas des indications complètes dans un certain délai, il est réputé avoir renoncé à sa réclamation.

134. Un certain nombre de conditions générales fixent également le délai et les moyens dont le vendeur dispose pour vérifier le bien-fondé d'une réclamation de l'acheteur. Par exemple, la formule A.3 dispose que le vendeur doit faire une enquête et répondre à l'acheteur dans le délai fixé au contrat et, lorsqu'aucun délai n'a été stipulé, dans un délai de 90 jours s'il s'agit d'usines livrées clefs en main ou d'installations complètes et

dans un délai de 60 jours dans tous les autres cas. Si le vendeur ne répond pas à la réclamation de l'acheteur dans le délai prescrit ou avant l'expiration de tout délai supplémentaire convenu entre les parties, et que l'acheteur a recours à l'arbitrage, tous les frais d'arbitrage sont à la charge du vendeur, quelle que soit la sentence.

Q. — SANCTIONS DE L'INEXÉCUTION DES OBLIGATIONS
CONCERNANT LA LIVRAISON

135. Les sanctions de l'inexécution des obligations de l'une des parties concernant la livraison diffèrent considérablement d'un instrument à l'autre. Certaines des conditions générales prévoient des sanctions différentes selon que la marchandise n'est pas livrée à la date convenue ou qu'elle ne l'est pas du tout. D'autres conditions générales prévoient un système uniforme de sanctions quelle que soit l'obligation qui n'a pas été exécutée. En outre, plusieurs conditions générales disposent qu'avant d'invoquer l'une des sanctions prévues la partie non fautive doit accorder un délai supplémentaire pour l'exécution du contrat. D'autres formules stipulent qu'en cas de retard le vendeur doit payer une indemnité (*penalty*) dont le montant est fonction du retard et l'acheteur ne peut faire jouer une autre sanction que lorsque le montant maximum de cette indemnité est atteint.

136. La plupart des conditions générales qui prévoient l'octroi d'un délai supplémentaire pour l'exécution du contrat appliquent la même règle que le retard incombe à l'acheteur ou au vendeur (B.1, B.20, C.7, C.8). La formule C.1 n'impose toutefois l'octroi d'un délai supplémentaire que si c'est le vendeur qui n'a pas exécuté ses obligations. D'après la formule A.3, qui adopte une solution légèrement différente, en cas de défaut de livraison, l'acheteur ne peut avoir recours à d'autres sanctions qu'à l'expiration d'un certain délai.

137. Certaines conditions générales fixent la durée du délai supplémentaire. D'après B.20, elle est normalement de sept jours; d'après B.1, elle ne peut être inférieure à trois jours ouvrables; C.8 dispose qu'elle ne peut être inférieure à trois jours ouvrables en cas de livraison immédiate et à six jours dans tous les autres cas. A défaut d'accord entre les parties, C.1 prévoit un délai d'un mois.

138. Les formules A.3 et B.20 contiennent une exception à la règle du *Nachfrist* (délai supplémentaire) mentionnée au paragraphe 135, qui s'applique lorsque la partie en défaut avise l'autre partie par écrit qu'elle n'exécutera pas son obligation contractuelle ou lorsque le contrat « fixe un délai de livraison déterminé » (contrats à terme ferme où le terme est l'essence du contrat); toutefois, B.20 précise qu'il faut expressément mentionner que le contrat est de cette catégorie.

139. Comme on l'a indiqué au paragraphe 135, plusieurs conditions générales prévoient le paiement d'une indemnité ou une réduction du prix en cas de retard dans la livraison. Par exemple, les formules A.8, C.2 et C.4 prévoient la réduction du prix, selon un

pourcentage dont les parties sont convenues au moment de la conclusion du contrat.

140. La formule A.3 prévoit le paiement par le vendeur d'une indemnité à raison de 0,05 p. 100 par jour de retard pour les 30 premiers jours, puis de 0,08 p. 100 par jour pour les 30 jours suivants et de 0,12 p. 100 par jour au-delà de 60 jours; le montant total de l'indemnité ne peut en aucun cas dépasser 8 p. 100 de la valeur de la marchandise dont la livraison est retardée. D'autre part, A.6 fixe le montant de l'indemnité à 1 p. 100 de la valeur de la marchandise non livrée si le retard ne dépasse pas deux semaines; ce montant augmente par la suite de 1 p. 100 toutes les deux semaines, sous réserve toutefois de ne pas dépasser au total 5 p. 100.

141. On trouvera aux paragraphes 142 à 150 quelques exemples des sanctions auxquelles la partie qui n'est pas en défaut peut avoir recours, sous réserve bien entendu qu'un délai supplémentaire ait été accordé ou que le montant maximum de l'indemnité ait été atteint, lorsqu'il existe une disposition dans ce sens.

142. D'après les formules C.2 et C.4, l'acheteur peut par notification écrite demander au vendeur de livrer la marchandise dans un délai supplémentaire raisonnable, dont il peut fixer la durée dans sa demande. Si le vendeur n'a pas livré la marchandise à l'expiration de ce délai, l'acheteur peut, par notification écrite et sans l'intervention du tribunal, mettre fin au contrat pour la quantité non livrée; il peut en outre demander des dommages-intérêts.

143. Selon la formule C.1, l'acheteur peut mettre fin au contrat, par notification écrite à la fois pour les marchandises non livrées et pour celles qui, ayant été livrées, ne peuvent être convenablement utilisées sans les marchandises non livrées. En outre, l'acheteur peut, à l'exclusion de toute autre sanction du retard de la livraison, recouvrer toutes les sommes qu'il a payées pour les marchandises visées ci-dessus et toutes dépenses qu'il a régulièrement engagées pour l'exécution du contrat.

144. D'après C.9, la partie qui n'est pas en défaut peut, en avisant immédiatement le vendeur, « et sans préjudice de son droit à l'exécution »,

a) Soit résoudre le contrat pour la totalité de la marchandise ou pour la quantité manquante et renoncer à toute autre réclamation;

b) Soit acheter ou vendre, en faisant preuve de la circonspection normale, la marchandise ou les documents pour le compte de la partie en défaut et réclamer, le cas échéant, la différence de prix;

c) Soit faire déterminer par des courtiers indépendants la valeur marchande de la marchandise à la date où l'inexécution a été connue ou à l'expiration de tout délai accordé. La différence de prix qui en résulte doit être immédiatement payée par la partie en défaut;

d) Outre les sanctions visées aux alinéas b et c, des dommages-intérêts peuvent être réclamés dans certains cas.

145. Les formules E.1 et E.2 disposent que l'acheteur peut soit exiger l'exécution du contrat, le vendeur

étant alors responsable pour toute dépense supplémentaire justifiée résultant du retard, soit résoudre le contrat par simple notification écrite, sans avoir à demander l'approbation d'un tribunal. Dans ce dernier cas, l'acheteur peut également demander des dommages-intérêts.

146. Selon A.3, l'acheteur peut, à l'expiration du délai mentionné au paragraphe 137, refuser d'exécuter le contrat pour la quantité manquante ainsi que pour la marchandise livrée qui ne peut être utilisée sans la quantité manquante. En pareil cas, le vendeur doit rembourser à l'acheteur tous les paiements qu'il a effectués majorés d'un intérêt de 4 p. 100 par an.

147. Selon A.8, l'acheteur peut soit résoudre le contrat pour la quantité manquante et réclamer toute différence de prix lorsque le prix du contrat est inférieur au prix du marché pratiqué dans le pays d'expédition pour des marchandises de même nature à la date de l'expédition, soit accepter la marchandise, avec une réduction du prix fixée d'un commun accord entre les parties.

148. Selon A.6, lorsque le retard dépasse dix semaines, l'acheteur peut résoudre le contrat pour la quantité manquante.

149. Selon E.3 et E.6, lorsque la marchandise n'est pas livrée, le vendeur doit payer à titre de dommages-intérêts forfaitaires, une somme égale à 10 p. 100 de la valeur CAF de ladite marchandise; d'après la formule D.5, le montant des dommages-intérêts forfaitaires est égal à 1 p. 100 du plus élevé des deux prix suivants : le prix du contrat ou le prix du marché à la date à laquelle l'exécution aurait dû avoir lieu.

150. Selon B.20 et C.8, le contrat qui n'est pas exécuté ou dont une partie n'est pas exécutée est considéré comme résolu à moins que l'une des parties n'envoie un rappel dans un délai de 30 jours selon B.20 et dans un délai de trois mois selon C.8 à partir de la date de la dernière livraison. B.20 prévoit en outre qu'en pareil cas aucune des parties n'a droit à des dommages-intérêts.

151. Les formules B.16, B.18 et B.19 disposent que l'acheteur ne peut se prévaloir du fait que le vendeur n'a pas envoyé un lot dans les délais prévus au contrat pour refuser les autres lots. Pour sa part, le vendeur reste tenu de livrer les autres lots dans les délais convenus.

152. Plusieurs conditions générales indiquent les sanctions auxquelles le vendeur peut avoir recours lorsque l'acheteur ne prend pas livraison ou prend livraison tardivement.

153. Par exemple, selon A.2, dans le cas de contrats « rendu... » ou « rendu frontière », l'acheteur qui ne prend pas livraison de la marchandise dès qu'elle est mise à sa disposition supporte tous les risques et paie tous les frais supplémentaires qui en résultent. D'après C.7, si l'acheteur ne prend pas livraison à la date convenue, le vendeur peut, à l'expiration d'un délai supplémentaire qu'il doit accorder, soit vendre la marchandise en vente publique, soit la faire vendre par un courtier assermenté aux frais de l'acheteur. C.1 dispose que le vendeur doit assurer l'entreposage de la

marchandise aux risques et aux frais de l'acheteur. Le vendeur peut également recouvrer toutes les dépenses justifiées qu'il a engagées pour l'exécution du contrat. Les formules C.2 et C.4 stipulent non seulement que le vendeur doit entreposer la marchandise aux risques et aux frais de l'acheteur mais également qu'il doit l'assurer aux frais de l'acheteur. En outre, ces derniers instruments disposent que, si l'acheteur ne prend pas livraison dans un délai raisonnable qui lui a été notifié par écrit par le vendeur, celui-ci peut, par une nouvelle notification écrite et sans que l'intervention d'un tribunal soit nécessaire, résoudre le contrat pour la partie de la marchandise dont il n'a pas été pris livraison et réclamer à l'acheteur le montant de toute perte subie du fait du défaut de prise de livraison par l'acheteur.

R. — SANCTIONS DU DÉFAUT DE CONFORMITÉ DES MARCHANDISES

154. La plupart des conditions générales relatives aux produits agricoles et autres marchandises vendues en vrac contiennent une disposition prévoyant la réfaction (réduction du prix) comme principale sanction du défaut de conformité des marchandises. Conformément à la formule B.11, la réfaction est fixée d'un commun accord ou par arbitrage et, selon la formule D.5, par arbitrage seulement; d'après les conditions générales B.13, B.14 et B.15 « il doit être tenu dûment compte de l'époque de l'année où l'expédition a eu lieu ». De nombreuses conditions générales, et notamment les formules B.9, B.10, B.12, B.16, B.17, B.18, D.4, prévoient que la réfaction doit être fonction de la différence de qualité.

155. Selon la formule D.5, le vendeur doit dans certains cas payer une indemnité, indépendamment de la réfaction. Le montant de cette indemnité équivaut à la moitié de la réfaction. La condition générale A.3 prévoit aussi le paiement d'une indemnité dans les cas où l'acheteur demande au vendeur de remédier au défaut de la chose. Cette indemnité doit correspondre à la période s'écoulant entre la date où la réclamation a été faite et la date où il est remédié au défaut soit en le réparant ou en remplaçant les marchandises défectueuses, et elle doit être calculée selon le même taux qu'en cas de retard dans la délivrance (voir par. 140 ci-dessus).

156. Selon certaines conditions générales, la sanction dont dispose l'acheteur varie selon la différence de qualité. C'est ainsi que selon les conditions générales B.16, B.17 et B.18, lorsque le défaut représenterait en valeur plus de 10 p. 100 du prix du contrat, l'acheteur peut refuser les marchandises et réclamer des dommages-intérêts. Conformément à la condition générale C.7, lorsque la différence entre la valeur des marchandises livrées et le prix du contrat est inférieure à 10 p. 100, l'acheteur ne peut réclamer qu'une réduction du prix; lorsque, cependant, la différence dépasse ce pourcentage, l'acheteur peut mettre fin au contrat et réclamer des dommages-intérêts. Selon la condition générale B.6, lorsque le défaut représente en valeur moins de 5 p. 100 du prix dans le cas des ventes sur échantillon, ou moins de 7 p. 100 dans le cas de ventes sur types, il ne peut

donner lieu qu'à réfaction; si, cependant, le défaut est plus important, l'acheteur peut demander la résolution du contrat et réclamer des dommages-intérêts. Suivant la condition générale B.12, si la quantité de matières étrangères mélangées aux marchandises dépasse 5 p. 100, l'acheteur peut refuser ces marchandises et le contrat sera considéré comme nul et non avenue pour ce qui est des marchandises refusées.

157. Conformément aux conditions générales A.5 et A.6, une indemnisation est la seule sanction dont dispose l'acheteur en cas de défaut de qualité (ou de quantité).

158. D'après la condition générale A.3, l'acheteur peut demander au vendeur de remédier au défaut ou de réduire le prix. Dans le premier cas, le vendeur doit procéder à la réparation du défaut ou au remplacement des marchandises défectueuses. Si, cependant, le vendeur ne remédie pas au défaut, l'acheteur a le droit d'y procéder lui-même et de réclamer au vendeur le montant des frais qu'il a encourus, dans la mesure où ceux-ci sont justifiés.

159. Selon la condition générale C.9, l'acheteur n'a droit, en cas de défaut de qualité, qu'à une réduction du prix. Cependant, lorsque le contrat prévoit pour certaines caractéristiques des marchandises une limite minimum ou maximum, l'acheteur peut, lorsque cette condition n'est pas remplie, déclarer la résolution du contrat ou demander le remplacement des marchandises défectueuses ou réclamer des dommages-intérêts pour inexécution du contrat.

160. Conformément aux conditions générales B.13, B.14 et B.15, une différence de qualité n'ouvre pas à l'acheteur le droit de refuser les marchandises sauf en application d'une sentence arbitrale.

S. — SANCTIONS DE L'INEXÉCUTION D'AUTRES OBLIGATIONS

161. Plusieurs conditions générales indiquent quelles sont les sanctions dont dispose le vendeur lorsque l'acheteur ne donne pas à temps les instructions nécessaires pour l'expédition. Suivant la condition générale A.1 (voir Incoterms, en ce qui concerne les contrats départ usine, f.o.b., c. et f., c.a.f., f.a.s. et « fret et port payés jusqu'à... »), l'acheteur doit supporter tous les frais supplémentaires encourus ainsi que tous les risques que peuvent courir les marchandises après le délai fixé pour donner les instructions requises. Conformément à la condition générale A.3, le vendeur peut placer les marchandises en dépôt aux risques et aux frais de l'acheteur. Suivant la condition générale B.1, le vendeur peut : a) expédier les marchandises et demander à l'acheteur d'exécuter ses obligations contractuelles, ou b) demander des instructions à l'acheteur, ou c) déclarer la résolution du contrat, ou d) réclamer des dommages-intérêts pour inexécution. Dans les cas b, c et d, le vendeur doit aviser l'acheteur qu'il n'expédiera pas les marchandises, au moins trois jours avant d'exercer les droits correspondants.

162. Selon les conditions générales E.1 et E.2, lorsque l'acheteur ne donne pas d'instructions pour le

chargement, le vendeur peut procéder au chargement comme il l'entend. Suivant les conditions générales A.8 et A.9, le vendeur ne peut être tenu responsable d'aucun retard dans l'expédition s'il n'a pas reçu les instructions correspondantes; la formule A.8 prévoit aussi que le vendeur a le droit de demander un intérêt de 6 p. 100 par an sur le montant du prix pour la période s'écoulant entre la date d'expédition prévue au contrat et la date du connaissance, ou déclarer la résolution du contrat, ou réclamer des dommages-intérêts s'il ne reçoit pas d'instructions dans un délai d'un mois à partir de la date d'expédition prévue au contrat.

163. Certaines conditions générales prévoient également des sanctions dans les cas où le vendeur n'adresse pas à l'acheteur un avis d'expédition des marchandises ou n'observe pas les instructions de l'expédition. C'est ainsi que la formule A.3 prévoit que le vendeur doit payer une indemnité en cas de défaut d'avis d'expédition et qu'il doit rembourser l'acheteur de tous les frais encourus par ce dernier du fait de l'inobservation des instructions d'expédition. Selon la formule D.3, cependant, le vendeur rembourse simplement l'acheteur de tous les frais que celui-ci a encourus du fait que le vendeur ne lui a pas communiqué les renseignements voulus concernant l'expédition. D'après la formule B.1, dans le cas d'une vente de marchandises devant être transportées par mer, si le vendeur ne lui communique pas les renseignements relatifs au transport, l'acheteur a le droit, à l'expiration d'un délai supplémentaire de trois jours, de déclarer la résolution du contrat ou de réclamer des dommages-intérêts.

T. — SANCTIONS DONT DISPOSE LE VENDEUR EN CAS DE DÉFAUT DE PAIEMENT PAR L'ACHETEUR À LA DATE CONVENUE

164. Plusieurs conditions générales prévoient que lorsque l'acheteur ne paie pas à la date convenue, le vendeur peut remettre l'exécution de ses propres obligations jusqu'à ce que le paiement ait été effectué (conditions générales A.8, C.1, C.2, C.4, E.4 et E.5). En outre, la formule C.1 prévoit que le vendeur a droit, après avoir adressé à l'acheteur une notification écrite, à un intérêt de 6 p. 100 sur les sommes dues. Si l'acheteur ne paie pas dans un délai supplémentaire convenu par les parties ou, à défaut d'accord entre les parties, dans un délai d'un mois à compter de la date où le paiement aurait dû être effectué, le vendeur peut, par voie de notification écrite, mettre fin au contrat, à l'exclusion de toute autre sanction. Conformément aux conditions générales C.2 et C.4, cependant, le vendeur peut réclamer à l'acheteur un intérêt sur les sommes dues, s'il adresse à l'acheteur une notification à cet effet dans un délai raisonnable, et si, à l'expiration du délai supplémentaire fixé dans le contrat, l'acheteur n'a pas encore payé, le vendeur peut, par voie de notification écrite et sans que l'intervention d'aucun tribunal soit nécessaire, mettre fin au contrat et réclamer des dommages-intérêts.

165. Les conditions générales E.1 et E.2 prévoient que si l'acheteur ne paie pas toutes sommes dues avant la livraison, ou n'ouvre pas une lettre de crédit, le vendeur a le choix entre poursuivre l'exécution du

contrat ou déclarer sa résolution. Dans ce dernier cas, il doit adresser une notification à l'acheteur dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle le paiement est dû, en indiquant la date après laquelle il considérera que le contrat est résolu. Le vendeur peut également demander des dommages-intérêts ainsi que le remboursement de tous frais supplémentaires que le retard de l'acheteur lui a causés. Les conditions générales C.7, D.8, D.9 et D.10 prévoient également que le vendeur peut déclarer la résolution du contrat après notification, lorsque le vendeur ne paie pas à la date convenue.

166. Les conditions générales A.8 sont les seules qui accordent au vendeur non payé le droit d'arrêter les marchandises en cours d'expédition. Selon cette formule, si l'acheteur ne paie pas dans un certain délai à compter de la présentation de la lettre de change ou de la facture des marchandises expédiées conformément au contrat, le vendeur peut, en particulier, « procéder, pour le compte et aux risques de l'acheteur et sans qu'il soit nécessaire de lui adresser une notification à cet effet, à la vente ordinaire ou publique des marchandises déjà expédiées conformément au contrat... ».

U. — CAUSES D'EXONÉRATION

167. La plupart des conditions générales prévoient en cas d'inexécution par les parties de leurs obligations certaines exonérations de responsabilité.

168. Alors que certaines d'entre elles définissent les causes d'exonération en termes généraux, de nombreuses conditions générales énoncent, d'une manière plus ou moins détaillée, les circonstances particulières dans lesquelles ces causes peuvent jouer. Les conditions générales A.3 prévient les « cas de force insurmontable » et les définissent comme des « circonstances survenant après la conclusion du contrat et résultant d'événements de caractère extraordinaire, que la partie intéressée ne pouvait prévoir ni éviter ». Selon les conditions générales A.9, le vendeur n'est responsable d'aucun dommage qui n'est pas imputable à sa faute ou à son fait ou à une faute ou une négligence de ses agents ou préposés. En outre, tandis que la formule A.6 exonère le vendeur de toute responsabilité pour tout retard dans l'expédition résultant de circonstances indépendantes de sa volonté, les conditions générales E.1 et E.2 définissent les cas d'exonération comme toutes circonstances indépendantes de la volonté des parties, qu'une partie raisonnable n'aurait pu éviter et dont elle n'aurait pu empêcher les conséquences, à condition que ces circonstances surviennent après la formation du contrat et en empêchent l'exécution totale ou partielle.

169. En revanche, de nombreuses conditions générales énumèrent plusieurs des circonstances particulières suivantes, pour définir les cas de force majeure ou simplement des causes d'exonération, lorsque ces circonstances entraînent un retard dans l'exécution du contrat ou une impossibilité d'exécution totale ou partielle : état de guerre, inondation grave, incendie, catastrophe naturelle, sécheresse, gel, grève, lock-out, acte de Dieu, émeutes, troubles civils, panne de machine, mobilisation, réquisition ou acquisition de la part du gouvernement, restrictions monétaires, interdiction d'im-

portation ou d'exportation, manque de moyens de transport ou pénurie générale de matières, restrictions à l'utilisation d'énergie, peste, refus de délivrer une licence d'exportation ou d'importation, entrave au transport, embargo, insurrection, sabotage, fléau ou épidémie, quarantaine, typhon ouragan, raz-de-marée, foudre, insuffisance de main-d'œuvre et autres causes indépendantes de la volonté des parties (conditions générales A.4, A.6, A.8, A.9, B.5, B.6, B.7, B.8, C.2, C.6, D.1, D.7, E.3, E.4, E.5, E.6, etc.).

170. Les conditions générales E.4 prévoient un cas particulier d'exonération. Conformément à ces conditions générales, l'acheteur est dégagé de son obligation de prendre livraison des marchandises prévues au contrat mais que le vendeur n'a pas encore manufacturées, lorsque l'usine ou les locaux de l'acheteur sont détruits par l'incendie ou toute autre cause indépendante de sa volonté.

171. La formule D.2 prévoit que si le contrat devient illégal au regard de la législation anglaise ou de celle du pays d'origine ou de destination des marchandises, le contrat est résolu sans compensation pour aucune des parties, et tout paiement déjà effectué doit être remboursé conformément aux dispositions de l'*United Kingdom Law Reform (Frustration of Contracts) Act* de 1943.

172. Un grand nombre de conditions générales imposent à la partie ayant l'intention de se prévaloir d'un cas d'exonération l'obligation d'en notifier l'existence à l'autre partie; beaucoup de ces conditions générales imposent également de notifier la fin de la cause d'exonération, par exemple les conditions générales A.3, B.16, B.17, B.19, C.1, C.2, C.4, C.7, E.1, E.2, E.4, E.5.

173. Le délai dans lequel la notification doit être faite varie considérablement. C'est ainsi que la notification doit intervenir :

Immédiatement ou sans délai (A.3, A.4, A.6, A.8, B.16, B.17, B.19, B.21, C.1, C.2, C.4, C.7, E.1 et E.2);

Dans un délai raisonnable (D.3, D.9, D.10, E.5);

Dans un délai de sept jours à compter de la survenance de l'événement (B.6, B.12, D.7, E.4);

Dans un délai de deux jours (dimanches et jours fériés non compris) à compter du dernier jour du délai garanti pour l'expédition (B.7, B.13, B.14 et B.15);

Dans un délai de sept jours à compter de la fin du délai d'expédition contractuel (D.5 et D.6).

174. Plusieurs conditions générales prévoient aussi l'obligation de fournir la preuve de l'existence du cas d'exonération, par exemple les conditions générales A.3, A.4, A.6, B.7, B.13, B.14, B.15, B.16, B.17, B.19, D.3 et D.9.

175. Presque toutes les formules envisagent les conséquences de la survenance d'un cas d'exonération. Certaines font cependant une distinction entre les cas où l'exécution du contrat devient totalement ou partiellement impossible et les cas où cette exécution est simplement retardée.

176. Toutes les conditions générales qui contiennent des dispositions concernant l'exonération de la responsabilité contractuelle prévoient que, lorsque l'exécution du contrat devient absolument impossible, le contrat doit être « annulé » ou considéré comme « nul et non avenue » dans la mesure où son exécution est devenue impossible (A.8, B.3, B.4, B.10, B.11, B.13, B.14, B.15, B.16, B.17, B.18, B.19, E.3, E.4, E.5).

177. Les conditions générales C.1 prévoient, d'autre part, que, si l'exécution du contrat dans un délai raisonnable devient impossible, chacune des parties peut mettre fin au contrat en adressant à l'autre une notification.

178. Plusieurs conditions générales adoptent des solutions divergentes dans des cas où la cause d'interruption du contrat n'a qu'un caractère temporaire. On peut citer les quelques exemples suivants :

Si l'interruption ou l'empêchement dure plus de 30 jours, le contrat peut être annulé (A.4, B.4, B.9, B.10, B.12, C.9, E.4, E.5);

Selon A.9, il en est ainsi à l'expiration d'un délai raisonnable;

D'après les conditions générales D.5 et D.6, ce délai est de 60 jours;

Si l'interruption se prolonge pendant plus de cinq ou de huit mois, selon le délai de livraison prévu, chaque partie peut mettre fin au contrat (A.3);

D'après les conditions générales D.9, D.10 et E.6, le contrat devient nul et non avenue si l'interruption se prolonge pendant plus de six semaines;

Conformément aux conditions générales E.5 et E.3, le délai de livraison est prolongé de la durée du temps d'interruption;

Les conditions générales B.7, B.14 et B.15 adoptent une solution analogue en prolongeant le délai de livraison, mais seulement dans les cas où l'interruption résulte d'une grève, d'une émeute ou d'un lock-out survenant dans les 28 derniers jours de ce délai;

D'après les conditions générales B.18 et, avec de légères différences, B.16, B.17 et B.19, la prolongation joue si la cause survient dans les 28 derniers jours du délai de livraison et découle d'un événement autre qu'une interruption officielle de la navigation pour cause de glaces, d'inondation ou d'eaux maigres. Le défaut de livraison après la période de prolongation constitue un manquement à l'exécution;

Conformément aux conditions générales B.1, le délai de livraison est suspendu pendant la durée de l'interruption;

Selon les conditions générales B.3, les parties doivent convenir de modifier, de prolonger ou d'annuler le contrat.

V. — DISPOSITIONS DIVERSES

179. Presque toutes les conditions générales prévoient que les différends qui ne peuvent être réglés à l'amiable entre les parties doivent être soumis à l'arbitrage d'un tribunal déterminé, conformément le plus souvent aux règles d'arbitrage adoptées par l'association

commerciale, la bourse de commerce ou autre organisme analogue qui a élaboré les conditions générales considérées.

180. Souvent, les conditions générales contiennent également des dispositions relatives à l'étendue des dommages-intérêts qu'une partie non fautive peut réclamer. Quelques conditions générales contiennent aussi des dispositions concernant certains des problèmes suivants : faillite, prescription, cession de droits, droit applicable et contrats successifs.

V. — Conclusions et travaux futurs

A. — CONCLUSIONS

181. Comme il a été indiqué au paragraphe 7, l'un des buts de la présente analyse est de comparer les points dont traitent les conditions générales « globales » avec ceux qu'envisagent les conditions générales de portée plus restreinte, c'est-à-dire les conditions qui ne s'appliquent qu'à un groupe de produits ou à un produit particulier.

182. De cette analyse, il ressort qu'aucune des conditions générales à l'examen ne vise ni ne règle toutes les questions envisagées dans la partie VI de la présente étude.

183. Si, dans un petit nombre de cas, il n'existe pas de dispositions concernant certains points ou certains problèmes, c'est en raison de la nature particulière des marchandises pour lesquelles la formule a été établie. Ainsi, si la plupart des conditions générales applicables aux produits agricoles contiennent des dispositions prévoyant un pourcentage de tolérance (voir par. 44 et 45), il n'existe bien entendu aucune disposition en ce sens dans les formules de conditions générales applicables aux produits des industries mécaniques. En revanche, les conditions générales applicables au matériel d'équipement traitent de la garantie de bon fonctionnement des appareils pendant une certaine période (voir par. 100 à 106), ce que ne font pas les conditions générales applicables aux produits agricoles.

184. Toutefois, dans la plupart des cas, l'absence de dispositions relatives à un point ou à un problème particulier ne semble pas tenir à la nature des marchandises. Par exemple, la formule C.6, établie par la Fédération of Oils, Seeds and Fats Associations pour les contrats dits « courants », ne prévoit que les questions du paiement, du retard, de la faillite, du domicile, de l'arbitrage et des jours non ouvrables. De même, la formule A.4 (*Sino-Japanese Trade Contracts for Imports to Japan*) ne contient de dispositions que sur les conditions de paiement et d'expédition, sur l'inspection, l'arbitrage et la force majeure. Ainsi, toutes ces conditions générales laissent sans solution de nombreux aspects de l'opération de vente.

185. On notera également que sur les neuf conditions générales « globales » qui sont énumérées sous la

catégorie A dans l'annexe II, sept formules ne sont applicables qu'à des ventes effectuées à l'intérieur d'une zone géographique donnée ou entre deux pays donnés. Les deux autres conditions (A.1 et A.2) ne traitent que de l'interprétation de termes commerciaux et ne sont utilisées que dans certaines régions du monde. En conséquence, pour un grand nombre de produits, il n'existe pas actuellement de conditions générales de vente qui soient universellement applicables. En outre, nombre de formules applicables à un certain groupe de produits ou à un produit particulier ne valent que pour un petit nombre de termes commerciaux.

186. Cela étant, il semble que l'on puisse conclure à la nécessité d'un ensemble de conditions générales véritablement « globales », qui pourraient être utilisées dans le commerce international entre les différentes régions du monde.

187. Le fait que la plupart des formules ne contiennent pas de dispositions concernant plusieurs aspects de l'opération de vente n'est probablement pas, en soi, un obstacle à l'établissement d'un ensemble de conditions générales « globales » portant sur un grand nombre de points. Des conditions générales de cette portée pourraient faciliter la conclusion des contrats de vente et écarter les risques de litiges.

188. De même, l'établissement d'un ensemble de conditions générales de cette nature peut ne pas être affecté par le fait que dans certains cas une disposition n'intéresserait qu'un produit donné et non pas d'autres. Dans des cas de ce genre, il pourrait être indiqué dans le texte que la disposition en question est d'application restreinte.

189. Au début de l'étude (voir par. 6) et dans la conclusion à laquelle aboutit l'analyse des conditions générales de la CEE relatives aux céréales pour certains termes commerciaux [voir par. 23, c], on a indiqué qu'il n'était pas nécessaire de disposer de conditions générales distinctes pour chaque terme commercial (f.o.b., c.a.f., c. et f., etc.) et pour chaque mode de transport. L'analyse contenue dans la quatrième partie du présent rapport confirme cette façon de voir. Les dispositions relatives aux divers termes commerciaux et modes de transport pourraient être énoncées sous forme de variantes dans une seule série de conditions générales « globales »; dans ce cas, les parties choisiraient le terme commercial ou le mode de transport qui s'appliquerait à leur contrat, de la même manière qu'elles choisissent actuellement la formule qui s'applique au terme commercial ou au mode de transport convenu.

190. Pour ce qui est du fond des dispositions qui seraient inscrites dans un nouvel ensemble de conditions générales « globales », rappelons que les dispositions des conditions générales actuelles qui ne sont applicables qu'à un produit donné (voir par. 29) ont été exclues de la présente analyse. Étant donné que ces dispositions ne valent que pour certains produits et ne traitent que d'un petit nombre des problèmes que peut poser la vente de ces produits, elles ne seraient pas à leur place dans un ensemble de conditions générales « globales » applicables à une grande diversité de

produits. Les questions visées par lesdites dispositions pourraient être laissées hors du champ d'application des conditions générales « globales » et être réglées soit par accord entre les parties soit par des dispositions contenues dans des annexes à la formule générale.

191. On se souviendra que l'une des hypothèses énoncées au début de la présente étude était que l'établissement d'un ensemble de conditions générales « globales » dépendait, dans une large mesure, de la possibilité de formuler au sujet des principaux aspects de la vente des solutions applicables à un grand nombre de produits [voir le paragraphe 6, c]. L'analyse des dispositions relatives à ces divers aspects de la vente, qui a fait l'objet des troisième et quatrième parties du présent rapport, montre que les instruments existants offrent pour chacun de ces aspects une multiplicité de solutions. À première vue, on peut penser que cette multiplicité de solutions découle de la diversité des produits dont la vente est régie par des conditions générales. Cependant, un examen plus approfondi semble indiquer que souvent les disparités tiennent à ce que les divers instruments ont été établis indépendamment les uns des autres, à des époques différentes et par différentes organisations.

192. À l'appui de cette observation, on remarque que des solutions différentes ont été adoptées dans les divers instruments sur des points qui sont tout à fait étrangers à la nature des marchandises, tels que la formation du contrat, l'octroi de licences, les taxes et droits de douane, l'interprétation des termes commerciaux et le transfert des risques (voir, par exemple, les paragraphes 33, 35, 36, 38, 43, 70 à 72 et 108).

193. L'observation ci-dessus est également confirmée par le fait que des solutions différentes ont été retenues sur certains points pour des marchandises de même nature. Ainsi, pour la marge de tolérance, qui n'est applicable que dans le cas de marchandises vendues en vrac, le pourcentage admis varie considérablement selon la formule utilisée (voir par. 44). De même, l'interprétation des termes relatifs au moment de la livraison, tels que « livraison immédiate » ou « prompt livraison », qui figurent surtout dans les instruments relatifs aux produits agricoles varie aussi considérablement (voir par. 60).

194. Dans un petit nombre de cas, toutefois, les divergences que l'on constate entre les dispositions relatives à certains points sont dans une certaine mesure liées à des différences de nature des marchandises; ainsi, le délai imparti à l'acheteur pour notifier au vendeur un défaut de conformité peut varier selon qu'il s'agit de denrées périssables ou de biens d'équipement. Il en va de même de la disposition, que l'on trouve habituellement dans les formules applicables aux produits agricoles et autres marchandises cotées sur le marché, selon laquelle les dommages-intérêts payables à l'acheteur en cas de défaut de délivrance représentent la différence entre le prix du contrat et le prix du marché au moment de la contravention au contrat; c'est là une disposition qui évidemment ne peut être appliquée à des marchandises qui n'ont pas de cours sur le marché.

195. Cependant, il ne semble pas que cela affecte beaucoup l'établissement d'un ensemble de conditions générales « globales ». Étant donné que chacune des dispositions concurrentes est généralement applicable à un groupe important de produits, il doit être possible de les introduire dans une série uniforme de conditions générales en indiquant sous la rubrique pertinente la solution particulière qui est applicable pour chaque groupe de produits.

196. L'avant-projet de conditions générales dont il est fait mention au paragraphe 5 a été établi compte tenu des considérations et suggestions qui précèdent.

197. Ces conditions générales « globales » ne sont destinées à remplacer aucune des formules existantes. L'ensemble de conditions générales qui pourrait être établi à partir de l'avant-projet ne serait évidemment utilisé que s'il était choisi par les parties elles-mêmes, qui seraient libres de le modifier ou d'exclure l'une quelconque de ses dispositions soit par accord exprès en ce sens, soit par référence aux dispositions d'une autre formule. Ainsi, les conditions générales uniformes pourraient également être utilisées pour combler les lacunes des instruments existants dans la mesure où la solution offerte aurait l'agrément des parties.

B. — TRAVAUX FUTURS

198. Compte tenu des conclusions et suggestions qui précèdent et des travaux auxquels a donné lieu le premier avant-projet, il semble possible d'établir une série de conditions générales « globales » qui seraient applicables tout au moins à un grand nombre de produits. Cependant, l'établissement d'un projet définitif de conditions générales uniformes exigerait la collaboration des associations commerciales, des chambres de commerce et autres organismes analogues de différentes régions, car eux seuls seraient en mesure de déterminer celles des règles concurrentes qui sur les divers points considérés méritent d'être retenues.

199. La Commission pourrait donc vouloir demander au Secrétaire général de créer un groupe d'experts qui serait représentatif des divers organismes mentionnés au paragraphe ci-dessus. Ce groupe aurait pour première tâche d'aider le Secrétariat à rédiger un projet définitif qui serait présenté à la Commission.

200. La Commission pourrait également vouloir demander au Secrétaire général de lui faire rapport, à sa septième session, sur l'état d'avancement des travaux dans ce domaine.

ANNEXE I

Contrats types pour la vente des céréales établis sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

N°	
1 A	CIF (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Weight and condition — final at shipment.
1 B	CIF (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Weight and condition — final at shipment.
2 A	CIF (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Condition final at shipment; Full outturn.
2 B	CIF (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Condition final at shipment; Full outturn.
3 A	CIF (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Shipping weight final.
3 B	CIF (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Shipping weight final.
4 A	CIF (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge).
4 B	CIF (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Full outturn.
5 A	FOB (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels;
5 B	FOB (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels.
6 A	Consignment by rail in complete wagon loads; Non-reciprocal.
6 B	Consignment by rail in complete wagon loads; Reciprocal.
7 A	CIF (Inland Waterway); Non-reciprocal.
7 B	CIF (Inland Waterway); Reciprocal.
8 A	FOB (Inland Waterway); Non-reciprocal.
8 B	FOB (Inland Waterway); Reciprocal.

ANNEXE II

Liste des conditions générales analysées dans la partie IV du Rapport

<i>Cote</i>	<i>Titre</i>
A. — CONDITIONS GÉNÉRALES GLOBALES	
A.1	Incoterms 1953 — International Rules for the Interpretation of Trade Terms (International Chamber of Commerce)
A.2	International Rules for the Interpretation of the Terms : I. — « Delivered at frontier... (named place of delivery at frontier) » II. — « Delivered... (named place of destination in the country of information) duty paid » (International Chamber of Commerce)
A.3	General Conditions of Delivery of Goods between Organizations of the Member Countries of the Council for Mutual Economic Assistance (GCD CMEA 1968)
A.4	Sino-Japanese Trade Contracts: (a) Friendly Trade Import Contract (Import to Japan)
A.5	Sino-Japanese Trade Contracts: (b) L-T Trade Import Contract (Import to Japan)
A.6	Sino-Japanese Trade Contracts: (c) Friendly Trade Export Contract (Export from Japan)
A.7	Contract of Sale Form between China and Viet-Nam
A.8	Model contract form for use in foreign trade contracts (The Indian Council of Arbitration)
A.9	General Terms and Conditions for the Sales of Sundries (Japan International Trade Arbitration Association)
B. — CONDITIONS GÉNÉRALES PORTANT SUR TOUS LES PRODUITS AGRICOLES OU SUR UN GROUPE DE PRODUITS AGRICOLES	
B.1	Geschäftsbedingungen des Waren-Vereins der Hamburger Börse e.V.
B.2	Standard form of contract for sale of Burma products on FOB basis
B.3	Standard form of contract for sale of Burma products on CIF basis
B.4	Conditions générales de vente en c.a.f. pour les produits de Madagascar (cafés exceptés) [Fédération nationale des syndicats d'importateurs et d'exportateurs de l'Afrique orientale]
B.5	General Contract No. 1 (The Grain and Feed Trade Association)
B.6	General Contract No. 1 (The Cattle Food Trade Association)
B.7	FOB Contract No. 64 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.8	General Contract FOB terms for goods in bags or bulk, No. 119 (The Grain and Feed Trade Association)
B.9	Copenhagen Contract for Transactions in Grain « free on board »
B.10	Copenhagen Contract for Transactions in Grain « including freight » (c.f.) or « including freight and insurance » (c.i.f.)
B.11	Contract for...; ... Basis — Delivered Terms ex ship, No. 81 (The Incorporated Oil Seed Association)
B.12	Contract for full container loads (FCLs), No. 107 (The Grain and Feed Trade Association)
B.13	Canadian and United States of America grain contract, cargoes, tale quale, No. 27 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.14	La Plata grain contract, cargoes, rye terms, No. 32 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.15	Black Sea and Danubian grain contract, cargoes, tale quale, No. 48 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.16	Contract for the sale of cereals No. 1 B — CIF (maritime) — Reciprocal cargoes and parcels — Weight and condition — final at shipment (United Nations Economic Commission for Europe)
B.17	Contract for the sale of cereals No. 5 B, FOB (maritime), Reciprocal cargoes and parcels (United Nations Economic Commission for Europe)
B.18	Contract for the sale of cereals No. 7 A (inland waterway), non-reciprocal (United Nations Economic Commission for Europe)

<i>Cote</i>	<i>Titre</i>
B.19	Contract for the sale of cereals No. 6 A, consignment by rail in complete wagon loads; non-reciprocal (United Nations Economic Commission for Europe)
B.20	FIS Rules and Usages for the international trade in agricultural seeds (Fédération internationale du commerce des semences)
B.21	FIS Rules and Usages for the International trade in vegetable seeds, root seeds, mangel seeds, peas, dwarf and broad bean seeds (Fédération internationale du commerce des semences)

C. — CONDITIONS GÉNÉRALES PORTANT SUR UN GROUPE DE PRODUITS NON AGRICOLES

C.1	General conditions of sale for the import and export of durable consumer goods and of other engineering stock articles, No. 730 (United Nations Economic Commission for Europe)
C.2	General conditions for the supply of plant and machinery for export, No. 188 (United Nations Economic Commission for Europe)
C.3	Conditions générales de vente — Matériels d'importation (Chambre syndicale des négociants importateurs de matériel de travaux publics et de manutention)
C.4	General conditions for the supply for export of railway rolling stock and internal combustion engine locomotives (The International Association of Rolling Stock Builders (AICMR) and the European Builders of Internal Combustion Engine Locomotives (CELT))
C.5	Conditions générales de vente (Syndicat national des fabricants d'engrenages et constructeurs d'organes de transmission)
C.6	Contract for general business, No. 12 (Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Ltd.)
C.7	Geschäftsbedingungen des Vereins des Deutschen Einfuhrgrosshandels von Harz, Terpentinöl und Lackrohstoffen e.V.
C.8	Allgemeine Verkaufs — und Lieferungsbedingungen für pflanzliche und tierische Öle, Fette, Fettsäuren und Trane (Verband des Deutschen Grosshandels mit Ölen, Fetten und Örohstoffen e.V. Grofor, Hamburg)
C.9	CIF Contract terms for vegetable and animal oils and fats, fatty acids, acid oils and marine oils (Association of German Importers, Exporters and Wholesalers in Oils, Fats and Raw Materials of Oil)

D. — CONDITIONS GÉNÉRALES PORTANT SUR UN PRODUIT AGRICOLE DÉTERMINÉ

D.1	General conditions for international dealings in potatoes (United Nations Economic Commission for Europe)
D.2	Conditions of sale (The Coffee Trade Federation)
D.3	FOB, C and F, and CIF Contract (The Coffee Trade Federation)
D.4	The London Jute Association Contract
D.5	Contract form for the purchase/sale of Thai mesta fibre (Indian Jute Mills Association/Thai Jute Association)
D.6	Agreement between the Jute Association of Thailand and the Japan Jute Association
D.7	Contract for feeding fish meal, CIF terms, No. 10 (The Grain and Feed Trade Association, Ltd.)
D.8	Conditions of sale of rubber FOB Colombo (The Ceylon Chamber of Commerce)
D.9	International FOB contract for hides No. 1 (International Council of Hide and Skin Sellers' Associations and the International Council of Tanners)
D.10	International CIF, C and F contract for hides No. 14 (International Council of Hide and Skin Sellers' Associations and the International Council of Tanners)

E. — CONDITIONS GÉNÉRALES PORTANT SUR DES PRODUITS NON AGRICOLES DÉTERMINÉS

E.1	General conditions for export and import of saw softwood, No. 410 (United Nations Economic Commission for Europe)
E.2	General conditions for the export and import of hardwood logs and sawn hardwood from the temperate zone (United Nations Economic Commission for Europe)
E.3	« Uniform » general terms, conditions and warranties 1964 (Timber Trade Federation of the United Kingdom, The Finnish Sawmill Owners' Association and the Swedish Wood Exporters' Association)

<i>Cote</i>	<i>Titre</i>
E.4	General trade rules (adopted by the Norwegian, Swedish and Finnish Paper Makers' Associations and agreed to by the National Association of Wholesale Stationers and Paper Merchants, the United Kingdom Paper Bag Association and the United British (wholesale) Paper Bag Makers' Association)
E.5	General trade rules for sale to oversea markets (adopted by the Norwegian, Finnish and Swedish Paper Makers' Associations and agreed upon by the Norwegian Oversea Exporters' Association and the Swedish Transmarine Export Union)
E.6	« Albion » general terms, conditions and warranties 1964 (Timber Trade Federation of the United Kingdom, the Finnish Sawmill Owners' Association and the Swedish Wood Exporters' Association)
E.7	General terms and conditions for machines (Japan International Trade Arbitration Association)
E.8	Draft model contract (Fédération européenne des importateurs de machines de bureau)
E.9	Conditions of sale and resale for export cargo shipments (National Coal Board of the United Kingdom)
E.10	Convention Fabrique Commerce. Contrat de coopération (Union nationale des négociants en chaussures en gros)

II. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX

Effets de commerce

1. Groupe de travail des effets de commerce internationaux : projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux; rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa première session (Genève, 8-19 janvier 1973) [A/CN.9/77*]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-7
DÉLIBÉRATIONS ET CONCLUSIONS	8-135
A. — Remise et négociation (articles 12 à 22)	10-59
B. — Porteur et porteur protégé : définition et droits (articles 5, 6 et 23 à 26)	60-82
I. — Définition du porteur	60-64
II. — Définition du porteur protégé	65-71
III. — La présomption que tout porteur est un porteur protégé	72-74
IV. — Les droits du porteur protégé	75-78
V. — Droits du porteur	79-82
C. — Droits et obligations des signataires d'un effet (articles 27 à 40)	83-135
EXAMEN DE LA QUESTION DE SAVOIR S'IL EST OPPORTUN D'ÉTABLIR DES RÈGLES UNIFORMES APPLICABLES AUX CHÈQUES INTERNATIONAUX	136-138
TRAVAUX FUTURS	139

Introduction

1. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, à sa quatrième session, a décidé « de poursuivre les travaux en vue de la préparation de règles uniformes applicables à un effet de commerce spécial qui serait utilisé, à titre facultatif, dans les transactions internationales ». A cet effet, elle a prié le Secrétaire général « de rédiger un projet de règles, accompagné d'un commentaire »¹. Comme suite à cette décision, un rapport intitulé « Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales, et commentaire » (A/CN.9/67*) a été présenté à la Commission à sa cinquième session. Il traitait des lettres de change au sens étroit du terme, sans englober ni les

billets à ordre ni les chèques. Pendant toute la phase préparatoire qui a abouti à l'élaboration du projet, des consultations ont eu lieu avec les organisations internationales qui portent un intérêt particulier à la question, et des renseignements sur les pratiques commerciales actuelles ont été recueillis au moyen de questionnaires et d'entrevues.

2. À sa cinquième session, la Commission a pris note du résultat des enquêtes que le Secrétariat avait faites dans les milieux bancaires et commerciaux au sujet de l'emploi et de l'importance des billets à ordre dans le commerce international, et elle a demandé au Secrétaire général de « modifier le projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales en vue d'en étendre l'application aux billets à ordre internationaux ». Elle a demandé que le projet de loi uniforme ainsi modifié soit présenté au Groupe de travail² qu'elle a constitué lors de cette même session³.

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, II, 1.*

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), par. 35; Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971; première partie, II, A.* On trouvera un bref historique de la question jusqu'à la quatrième session de la Commission dans le document A/CN.9/53, par. 1 à 7.

² 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), par. 61, e, c; Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A.*

³ *Ibid.*, par. 61 1), a.

* 30 janvier 1973.

3. Le Groupe de travail des effets de commerce internationaux se compose des huit membres de la Commission ci-après : Égypte, États-Unis d'Amérique, France, Inde, Mexique, Nigéria, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Union des Républiques socialistes soviétiques.

4. Aux termes de la décision prise par la Commission, le Groupe de travail a pour mandat :

1. « D'établir le texte définitif d'un projet de loi uniforme sur les lettres de change et les billets à ordres internationaux », et

2. « D'étudier s'il est opportun d'établir des règles uniformes pour les chèques internationaux et si cela pourrait être réalisé plus facilement en étendant l'application du projet de loi uniforme aux chèques internationaux ou en élaborant une loi uniforme séparée pour les chèques, et de rendre compte à la Commission, à une prochaine session, de ses conclusions sur ces questions. »

5. Le Groupe de travail a tenu sa première session à l'Office des Nations Unies à Genève, du 8 au 19 janvier 1973. À l'exception de l'Inde, tous les membres du Groupe de travail étaient représentés. À la session ont assisté aussi des observateurs des membres de la Commission ci-après : Autriche, Argentine, Brésil, Iran, Japon, Kenya et Roumanie ainsi que des observateurs du Fonds monétaire international, de la Conférence de La Haye de droit international privé, de la Banque internationale pour la coopération économique, de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), de la Banque des règlements internationaux, de la Commission des Communautés européennes et de la Chambre internationale de commerce.

6. Le Groupe de travail a élu le bureau suivant :

Président : M. Moshen Chafik (Égypte);

Rapporteur : M. Roberto Luis Mantilla-Molina (Mexique).

7. Le Groupe de travail disposait d'un rapport du Secrétaire général intitulé « Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, et commentaire » (A/CN.9/WG.IV/WP.2 *) rédigé pour donner suite à la décision précitée que la Commission avait prise à sa cinquième session. Le Groupe disposait également d'un document de travail préparé par le Secrétariat (A/CN.9/WG.IV/R.1).

Délibérations et conclusions

8. En ce qui concerne sa méthode de travail, le Groupe a décidé de concentrer son attention, à sa première session, sur le fond du projet de loi uniforme. Il a prié le Secrétariat d'établir un texte révisé des articles où ses délibérations feraient apparaître la

nécessité de modifications de fond ou de forme. Le Groupe a décidé aussi de remettre à un stade ultérieur de ses travaux l'examen du champ d'application de la loi uniforme, et il a commencé l'étude des dispositions du projet de loi uniforme par le chapitre III du projet (remise et négociation). Au cours de sa session, le Groupe de travail a examiné les articles 12 à 40 du projet de loi uniforme, ainsi que les articles 5 et 6 (interprétation) dans la mesure où ils leur sont liés. Les délibérations du Groupe concernant ces articles et les conclusions auxquelles il est arrivé sont exposées aux paragraphes 10 à 135 du présent rapport.

9. À la fin de sa session, le Groupe de travail a félicité le Secrétariat pour la qualité du projet accompagné d'un commentaire, publié sous la cote A/CN.9/WG.IV/WP.2, et a déclaré que ce document fournissait une base précieuse pour ses travaux. Il a également remercié les représentants des organisations internationales bancaires et commerciales qui sont membres du Groupe d'étude de la CNUDCI sur les paiements internationaux. L'expérience et les avis dont le Groupe d'étude a fait bénéficier le Secrétariat ont aidé celui-ci à donner une base solide et pratique au projet. Le Groupe de travail a exprimé l'espoir que les membres du Groupe d'étude continueraient à lui fournir leur aide, ainsi qu'au Secrétariat, jusqu'au terme de l'élaboration du projet actuel.

A. — REMISE ET NÉGOCIATION (ARTICLES 12 À 22)

Article 12

La remise de l'effet transmet au cessionnaire les droits du cédant sur l'effet et les droits dérivant de cet effet.

10. Le projet de loi uniforme distingue entre la remise d'un effet et sa négociation. Aux termes de l'article 12, la remise d'un effet, endossé ou non, fait que le cessionnaire a les mêmes droits sur cet effet ou dérivant de cet effet qu'avait auparavant le cédant. Il s'ensuit de cette disposition qu'un cessionnaire acquiert les droits de porteur ou de porteur protégé si le cédant était lui-même porteur ou porteur protégé.

11. Au cours de l'examen de l'article 12, il est apparu que la signification de la règle énoncée dans cet article ne pouvait être complètement déterminée que par rapprochement avec les autres dispositions du projet de loi uniforme ayant trait à la remise. Les observations formulées ci-après ont donc un caractère préliminaire, et le Groupe de travail réexaminera l'article 12 à un stade ultérieur de ses travaux.

12. De nombreux membres du Groupe de travail ont été d'avis que la loi uniforme devait traiter uniquement des effets juridiques de la transmission d'un effet par endossement, ou par simple remise si le dernier endossement est en blanc. Selon ce point de vue, c'est la législation nationale applicable qui devrait régler les effets de la transmission sans endossement et ceux de la cession.

13. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'examiner la possibilité d'éliminer du projet le concept

* Pour le texte du projet, voir la section suivante du présent volume (deuxième partie, II, 2).

de transmission sans endossement et de s'efforcer d'obtenir les principaux résultats de l'article 12 par d'autres moyens et dans le cadre d'autres articles. Les solutions précises ci-après ont été suggérées pour inclusion dans d'autres articles du projet :

a) Si l'effet est transmis par un porteur sans l'endossement nécessaire, le cessionnaire acquiert les droits de porteur, même lorsque le cédant refuse d'endosser ou ne peut le faire;

b) Si un effet est payé par le tireur et que le tireur reçoit l'effet sans endossement, ce tireur doit pouvoir transmettre ses droits à une autre personne;

c) Si un effet est endossé par un porteur protégé au profit d'une personne qui n'est pas elle-même porteur protégé, cette personne doit acquérir de ce fait les droits de porteur protégé, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 25, au terme desquelles un tel endossataire n'acquiert pas les droits de porteur protégé s'il « a participé à une transaction pouvant donner naissance à une action ou à une exception relative à l'effet ».

Article 13

1. Un effet est négocié lorsque la transmission se fait :

a) Par endossement et remise de l'effet par l'endosseur à l'endossataire; ou

b) Par simple remise de l'effet si le dernier endossement est en blanc.

2. La négociation a pour effet de conférer à l'acquéreur la qualité de porteur même si l'effet a été acquis dans des circonstances, y compris les cas d'incapacité ou de fraude, de violence ou d'erreur de quelque nature que ce soit, qui exposeraient l'acquéreur à des actions en revendication ou à des exceptions concernant les obligations dérivant de l'effet.

14. Aux termes de cet article, un effet est négocié lorsqu'il est endossé par le porteur et remis par celui-ci à l'endossataire ou, si le dernier endossement est en blanc, par simple remise. Aux termes du paragraphe 2 de l'article, un effet est négocié même si le cédant est incapable, etc.

15. Le Groupe de travail a jugé l'article acceptable quant au fond, mais il a suggéré un certain nombre de modifications destinées à le rendre plus clair.

16. On a fait observer que cet article, joint à la définition du porteur contenue à l'alinéa 6 de l'article 5, devait indiquer clairement que toute personne en possession d'un effet dont le dernier endossement est en blanc (par exemple, celle qui trouve ou qui vole un « effet au porteur ») est un porteur. En outre, cet article devrait bien préciser que la négociation n'est pas le seul moyen par lequel une personne peut devenir porteur; par exemple, le bénéficiaire d'un effet est porteur même si l'effet n'est pas négocié à son profit.

17. Il a été suggéré aussi que l'on tâche d'éliminer du projet les termes « négocié » et « négociation », en remplaçant cette notion par celles d'endossement et de remise.

18. La question a été posée de savoir si la loi uniforme devait rendre équivalant à une négociation

l'endossement fait après échéance. À ce propos, il a été suggéré que la loi uniforme envisage la question comme le fait l'article 20 de la loi uniforme de Genève sur les lettres de change⁴.

Article 14

Lorsqu'un effet est remis sans l'endossement nécessaire pour conférer au cessionnaire la qualité de porteur, le cessionnaire peut exiger du cédant qu'il endosse l'effet à son profit.

19. L'absence de l'endossement nécessaire léserait gravement les droits du cessionnaire et rendrait impossible toute négociation ultérieure de l'effet. L'objet du présent article est donc de conférer au cessionnaire le droit d'exiger que le cédant procède audit endossement. La détermination des procédures à suivre pour faire respecter ce droit est laissée aux législations nationales.

20. Cet article a fait l'objet de différents commentaires. L'avis a été exprimé qu'il ne convenait pas que la loi uniforme accorde expressément au cessionnaire le droit d'exiger du cédant qu'il endosse l'effet à son profit, et que cette question devait être régie par les relations contractuelles que les parties entretiennent entre elles en dehors de l'effet. Selon une autre opinion, l'article 14 ne pourrait être efficace que s'il spécifiait les sanctions à appliquer en cas de non-respect par le cédant. Par exemple, le cédant pourrait être tenu d'indemniser le cessionnaire de tout dommage subi; ce dommage pourrait être présumé égal au montant de l'effet, quitte à être diminué de tout ce que le cédant pourrait faire valoir dans une demande en réduction de dommages-intérêts.

21. On a fait observer que la loi uniforme devrait spécifier que le cessionnaire qui a obtenu l'endossement nécessaire ne devient porteur qu'au moment où l'endossement est réalisé.

22. On a noté que l'article 14 n'imposait pas une charge excessive au cédant, puisque ce dernier peut s'acquitter de son obligation en endossant l'effet « à forfait ». On a également noté que l'article 14 présentait un double avantage :

i) Dans certains pays, en l'absence de règles imposées par la loi, il pourrait n'y avoir aucun recours en cas de refus d'endosser l'effet;

ii) Il serait raisonnable d'impliquer la promesse d'apposer l'endos nécessaire. L'article 14 est utile en ce qu'il donne un droit, prenant source dans la loi, qui équivaut au droit contractuel fondé sur une telle promesse.

23. On a exprimé l'opinion que l'article 14 pourrait disposer que le cessionnaire serait en droit de signer l'endossement en qualité de mandataire du cédant,

⁴ « L'endossement postérieur à l'échéance produit les mêmes effets qu'un endossement antérieur. Toutefois, l'endossement postérieur au protêt faute de paiement, ou fait après l'expiration du délai fixé pour dresser le protêt, ne produit que les effets d'une cession ordinaire.

« Sauf preuve contraire, l'endossement sans date est censé avoir été fait avant l'expiration du délai fixé pour dresser le protêt. »

mais seulement dans le cas où il y a relation établie de mandataire à mandant entre les parties, comme par exemple entre une banque de dépôt et son client.

24. Un représentant a suggéré que le Secrétariat étudie la question de savoir s'il fallait reconnaître au dépositaire ou au mandataire le droit d'exiger l'endossement lorsqu'il n'a pas fourni de contrepartie.

Article 15

Le porteur d'un effet endossé en blanc peut transformer l'endossement en blanc en endossement nominatif en y ajoutant un ordre de paiement à son nom ou à celui d'une autre personne.

25. L'objet de l'article 15 est de bien préciser qu'un porteur peut transformer un endossement en blanc en endossement nominatif, sans signature supplémentaire et par la simple adjonction du nom de la personne à laquelle l'effet est payable.

26. On a fait observer que l'article 14 de la loi uniforme de Genève sur les lettres de change contient, outre la disposition de l'article 15 du projet de loi uniforme, deux dispositions supplémentaires, à savoir que le porteur peut a) endosser à son tour l'effet, en blanc, ou au profit d'une autre personne, et b) transférer l'effet à un tiers sans remplir le blanc et sans l'endosser. Il a été suggéré que l'on prenne en considération la possibilité d'inclure dans l'article 15 la substance de ces deux dispositions.

Article 16

Lorsque le tireur, le souscripteur ou l'endosseur a inséré dans l'effet ou dans l'endos une formule interdisant la transmission, telle que « non transmissible », « non négociable », « non à ordre » ou toute autre expression équivalente, l'effet ne peut être négocié, sauf aux fins d'encaissement.

27. L'article 16 permet au tireur, au souscripteur ou à l'endosseur, d'empêcher toute négociation de l'effet par la personne qui aura reçu de lui l'effet.

28. On a exprimé l'opinion que l'objectif fondamental de cet article pourrait être atteint si la loi disposait que, lorsqu'un effet porte la mention « non négociable », les parties qui succèdent à la partie ayant reçu ledit effet n'ont pas la qualité de « porteur ». À cet égard, on a souhaité que, si possible, l'objectif de l'article soit atteint sans qu'il soit affirmé que l'effet ne peut être « négocié ».

29. Selon une autre opinion, l'article 16 devrait contenir des dispositions distinctes concernant les clauses interdisant la négociation, selon qu'elles sont ajoutées par : 1) le tireur ou le souscripteur, ou 2) l'endosseur.

30. On a estimé que l'article 16 devrait spécifier les effets juridiques d'un endossement effectué malgré une interdiction de négociation.

31. Un représentant a été d'avis qu'il ne faudrait pas conserver l'article 16; si on le conservait, il faudrait y déclarer explicitement qu'un effet portant une mention d'interdiction de négociation ne peut être endossé.

Article 17

L'endossement conditionnel produit effet aux fins de la négociation de l'effet, que la condition stipulée ait été remplie ou non.

32. Aux termes de cet article, l'endossement qui soumet la négociation d'un effet à une condition vaut comme endossement, même si la condition n'est pas remplie.

33. Selon une opinion, il faudrait, dans un esprit de bonne politique, stipuler clairement dans l'article 17 que l'endossement doit être inconditionnel; si un endossement était néanmoins soumis à une condition, celle-ci devrait être considérée comme non écrite. On a fait observer à cet égard que ce libellé pouvait être interprété comme signifiant que la condition était sans effet entre l'endosseur et son endossataire immédiat; on a jugé que cela n'était pas souhaitable. Il faudrait assortir ce libellé d'une réserve : un endossement conditionnel est considéré comme non écrit, sauf entre l'endosseur et son endossataire.

34. Le Groupe de travail a décidé que la loi uniforme devait tenir compte des objectifs ci-après :

a) Le fait qu'un porteur éloigné ait eu connaissance de l'inexécution de la condition ou ne soit pas informé de son exécution ou de son inexécution ne l'empêche pas d'être un porteur protégé s'il satisfait par ailleurs aux conditions requises.

b) L'inexécution de la condition ne peut être invoquée comme moyen de défense par la partie qui a endossé conditionnellement à l'encontre d'un porteur éloigné, même si ce porteur n'est pas un porteur protégé.

c) Une partie qui a endossé conditionnellement peut se prévaloir de l'inexécution de la condition à l'encontre de son endossataire immédiat.

Article 18

L'endossement partiel ne vaut pas comme endossement.

35. Cet article rendrait inopérants des endossements du type « Veuillez payer la moitié de la somme due à A », ou « Veuillez payer une moitié à A et une moitié à B ».

36. Le Groupe de travail a jugé l'article 18 acceptable. Selon une opinion, le Secrétariat devrait préciser, dans le commentaire relatif à l'article, que l'endossement en faveur de deux ou plusieurs endossataires conjoints (Veuillez payer à A et B) ou en faveur de l'un ou de l'autre de deux endossataires (Veuillez payer à A ou B) ne constitue pas un endossement partiel. On n'a pas résolu la question de savoir si, lorsqu'un effet a été payé en partie, l'endossement du solde est un endossement partiel.

Article 19

Lorsqu'un effet comporte plusieurs endossements, chacun d'eux est présumé, sauf preuve contraire, avoir été effectué dans l'ordre où il figure sur l'effet.

37. Les relations juridiques entre endosseurs peuvent dépendre de l'ordre dans lequel sont ajoutés les

endossements [voir art. 41 et 78 1)]. C'est pourquoi l'article 19 établit une présomption de fait quant à l'ordre chronologique des endossements figurant sur un effet : chaque endossement est présumé avoir été fait dans l'ordre où il figure sur l'effet.

38. Il a été estimé que l'article 19 devrait contenir une disposition supplémentaire établissant une présomption selon laquelle les endosseurs sont tenus les uns envers les autres dans l'ordre où ils sont effectivement endossés.

39. L'opinion a été exprimée aussi que, dans la pratique, la question pourrait être clarifiée par une disposition stipulant que les endosseurs doivent numéroter leur endossement dans l'ordre où ils se succèdent. La question a néanmoins été soulevée de savoir s'il serait possible de prévoir une sanction appropriée en cas d'observation de cette règle.

40. Selon une opinion, la loi uniforme devrait disposer expressément que les endossements figureront au dos de l'effet seulement. Le Groupe de travail a décidé d'examiner cette question en même temps que les dispositions régissant la garantie (articles 43 à 45).

Article 20

1. Lorsqu'un endossement de procuration contient la mention « pour encaissement », « pour dépôt », « valeur en recouvrement », « par procuration » ou toute autre expression équivalente autorisant l'endossataire à encaisser l'effet, l'endossataire :

- a) Ne peut encaisser l'effet que selon les mêmes modalités; et
- b) Peut exercer tous les droits dérivant de l'effet et sera sujet à toutes les actions et exceptions existant contre l'endosseur.

2. L'endosseur de procuration n'est pas obligé envers les porteurs ultérieurs.

41. Cet article traite de l'endossement de procuration. Il sous-entend que l'endossataire de procuration agit en tant que mandataire de son endosseur. Il s'ensuit que :

- a) L'endossataire de procuration a les mêmes droits que son endosseur (il ne peut donc être porteur protégé de son propre titre);
- b) L'endosseur de procuration n'est pas obligé envers son endossataire du fait de l'effet;
- c) L'endossataire de procuration ne peut endosser à nouveau l'effet, si ce n'est aux fins d'encaissement.

42. On s'est accordé à estimer que, lorsqu'un endossataire de procuration a endossé un effet sans indiquer si l'endossement était pour encaissement, la mention, dans l'endossement précédent, selon laquelle l'effet doit être utilisé aux fins d'encaissement seulement, s'appliquerait à l'endossement suivant.

43. Il a été convenu en outre que le commentaire relatif à l'article préciserait que, sauf accord contraire, la disposition selon laquelle l'endossataire « peut exercer tous les droits dérivant de l'effet » englobe le droit d'intenter une action en justice concernant l'effet.

44. Il a été entendu que, si l'endossataire de procuration payait avant l'encaissement le montant de l'effet à son endosseur, ce paiement ne ferait pas de

l'endossataire un porteur protégé. Cependant, il a été noté que, si l'effet n'était pas honoré, les dispositions de la loi ne porteraient aucune atteinte aux droits contractuels, étrangers à l'effet, qui pourraient exister entre le mandant et son mandataire (endossataire de procuration).

45. Il a été suggéré de modifier le début du paragraphe 1 de l'article 20, de façon à identifier la notion de procuration avant d'utiliser des expressions du genre « endossement de procuration », ou « par procuration ».

46. La question a été posée de savoir si, lorsqu'une banque de procuration a crédité le compte de l'endosseur avant d'encaisser un effet, elle tombe sous le coup de l'article 20. Il a été constaté que tel serait le cas en effet, mais que la banque pourrait se protéger en intentant une action en remboursement contre l'endosseur, ou exiger un endossement plein et entier. Dans ce dernier cas, elle aura acquis la qualité de porteur protégé et pourra faire valoir ses droits au titre de l'effet contre l'endosseur.

Article 21

Lorsqu'un effet est cédé par voie de transmission ou de négociation à un signataire antérieur, celui-ci peut, sous réserve des dispositions de la présente loi, réémettre l'effet ou le transmettre ou le négocier à nouveau.

47. Cet article permet au tireur qui reçoit un effet de le réémettre au profit du bénéficiaire ou, si l'effet a été endossé à son propre profit, de l'endosser à son tour au profit d'une autre personne. De même, tout signataire antérieur au porteur ayant payé l'effet peut le céder à nouveau et, si l'effet a été endossé à son nom, le céder ou l'endosser.

48. On a rappelé que la question de savoir si un effet peut être négocié après protêt pour non-paiement ou après paiement n'avait pas été réglée par le Groupe de travail; celui-ci a réservé sa décision sur ce point. Il a été noté que, dans l'optique du projet de loi uniforme, un porteur qui détient l'effet après protêt pour non-paiement peut devenir porteur protégé.

49. Certains membres ont émis des doutes quant à l'emploi des termes « cédé » et « transmettre » dans l'article 21. Le Groupe de travail a décidé de revoir cette question à la lumière de l'article 12.

50. On a émis l'opinion que l'article 21 devrait disposer que le tiré ne peut négocier l'effet après l'échéance.

Article 22

1. Toute personne qui acquiert un effet par ce qui apparaît, au vu des mentions qui y sont portées, comme une suite ininterrompue d'endossements est réputée en être le porteur, même si l'un des endossements a été contrefait ou a été signé par un représentant sans pouvoirs, à condition toutefois que ladite personne n'ait pas eu connaissance de la contrefaçon ou du défaut de pouvoirs.

2. Lorsque l'endossement a été contrefait ou a été signé par un représentant sans pouvoirs, le tireur, le souscripteur ou la

personne dont la signature a été contrefaite ou utilisée par un représentant sans pouvoirs est en droit de réclamer à l'auteur de la contrefaçon ou audit représentant, ainsi qu'à la personne qui a reçu l'effet de l'auteur de la contrefaçon ou du représentant, réparation des dommages qu'il pourrait avoir subis du fait de l'application du paragraphe 1 du présent article.

3. Sous réserve des dispositions des alinéas *a* et *b* de l'article 28, un endossement contrefait ou effectué par un représentant sans pouvoirs n'oblige pas la personne dont la signature a été contrefaite ou qui était prétendument représentée.

51. Cet article prévoit qu'un endossement contrefait ou signé sans pouvoirs vaut comme endossement, à condition qu'il fasse partie de ce qui apparaît, au vu des mentions portées sur l'effet, comme une suite ininterrompue d'endossements. Par conséquent, toute personne qui acquiert un effet de cette manière est réputée en être le « porteur ». Aux termes de l'article 23, les signataires d'un effet s'engagent à payer le « porteur »; or, tout « porteur » peut acquérir la qualité de « porteur protégé » et, d'après les dispositions de l'article 25, recevoir l'effet sans que celui-ci puisse faire l'objet d'aucune action en revendication ni exception. De plus, aux termes de l'article 70, un signataire est libéré de ses obligations lorsqu'il paie le montant dû au « porteur », notamment. Ainsi, en vertu de l'article 22, la personne dont la signature a été contrefaite peut perdre ses droits sur l'effet et dérivant de l'effet. Toutefois, en son paragraphe 2, l'article confère au tireur, au souscripteur ou à la personne dont la signature a été contrefaite, le droit exprès d'obtenir réparation, non seulement auprès de l'auteur du faux, mais aussi auprès de toute personne ayant reçu l'effet dudit auteur. De cette façon, le risque financier que peut entraîner le faux est supporté par son auteur ou, mieux encore, par la personne qui a reçu l'effet de cet auteur (c'est-à-dire en général, dans les transactions internationales, une banque). L'article sauvegarde donc l'essentiel du principe « l'endossataire doit connaître son endosseur », tout en protégeant la plupart des signataires qui acceptent un effet paraissant correct au vu des mentions qui y sont portées.

52. Le Groupe de travail a jugé acceptable la ligne générale qui inspire l'article 22. À son avis, cet article représente un compromis raisonnable entre les conceptions nettement divergentes que l'on se fait actuellement du problème de la contrefaçon des endossements dans les différents systèmes juridiques. Les remarques formulées par les membres du Groupe de travail et par les observateurs ont donc essentiellement visé à préciser et à mieux énoncer le principe exprimé dans ce projet d'article.

53. On s'est posé la question de savoir ce qui adviendrait dans le cas suivant : le bénéficiaire endosse un effet en blanc; l'effet est dérobé et ultérieurement négocié au profit de A par le voleur, qui contrefait la signature. Il semblerait que le voleur et A soient tous deux porteurs, non pas en vertu de l'article 22, mais parce qu'ils répondent à la définition du « porteur » donnée à l'alinéa 6 de l'article 5. En fait, l'article 22 ne doit en principe s'appliquer que dans le cas où la personne qui reçoit l'effet de l'auteur de la contrefaçon n'est pas considérée comme porteur, étant donné qu'elle ne

l'a pas acquis par une suite ininterrompue d'endossements authentiques, comme l'exigent les alinéas 5 et 6 de l'article 5. Autrement dit, l'article 22 doit être considéré comme une exception à la définition de « porteur » qui se dégage de ces deux dispositions.

54. Le membre de phrase « ... à condition toutefois que ladite personne n'ait pas eu connaissance de la contrefaçon... », qui termine le paragraphe 1, a retenu l'attention. On a donné l'exemple suivant : à la suite d'une contrefaçon, un effet est endossé au profit de A, qui en est réputé « porteur » en vertu de l'article 22. A endosse l'effet au profit de B, qui a connaissance de la contrefaçon. Il pourrait sembler que le membre de phrase en question empêche B d'être « porteur », ce qui n'est pas souhaitable, car la qualité de « porteur » devrait lui avoir été transmise par son endosseur A. Le Groupe a constaté qu'en effet le paragraphe 1 de l'article 22, considéré isolément, pourrait conduire à un tel résultat. Toutefois, B, qui a reçu l'effet en ayant connaissance de la contrefaçon, aurait, en vertu de l'article 12, les droits de porteur du fait que l'endosseur A était porteur. Le Groupe de travail a conclu qu'une personne dans ce cas devient à son tour porteur de son propre titre.

55. Il a été noté aussi que, s'il convenait de garder la condition concernant le fait que la personne n'a pas eu connaissance de la contrefaçon, il fallait aussi préciser que cette condition ne se rapporte qu'à la connaissance au moment où la personne en question reçoit l'effet; une connaissance acquise à une date ultérieure ne relèverait pas de cette disposition.

56. L'opinion a été exprimée que le paragraphe 1 de l'article 22 devrait établir une distinction entre le cas de contrefaçon d'endos par un voleur et celui d'endossement par un représentant sans pouvoirs. Dans le premier cas, il est difficile de découvrir le voleur, et ce dernier, s'il est découvert, est généralement insolvable; dans le second cas, il est facile d'identifier le représentant. Il a été souligné que, aux termes du projet de loi uniforme, le représentant sans pouvoirs ne serait pas seulement tenu, par le paragraphe 2 de l'article 22, de réparer les dommages causés, mais serait également responsable de sa propre signature à l'égard de tout nouveau signataire. Le représentant supporte donc le risque de contrefaçon.

57. Le Groupe de travail est également convenu qu'il fallait préciser que l'article 22 était subordonné aux dispositions contenues dans les alinéas *a* et *b* de l'article 28, selon lesquels la contrefaçon de signature sur un effet oblige la personne dont la signature a été contrefaite, soit si elle a ratifié la signature, soit si elle a, par son comportement, donné au porteur, expressément ou implicitement, l'impression que la signature était authentique. Par ailleurs, le commentaire joint à l'article 22 devrait souligner que la réparation à laquelle donne droit le paragraphe 2 est soumise aux règles du droit interne applicable, selon lesquelles le montant de la réparation peut parfois être réduit en cas de négligence du demandeur.

58. Le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 3 de l'article 22 visait un cas également prévu

aux articles 28 et 30, et qu'il devrait donc être supprimé.

59. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'étudier la possibilité de placer l'article 22 à un endroit plus approprié du projet de loi uniforme.

B. — PORTEUR ET PORTEUR PROTÉGÉ : DÉFINITION ET DROITS (ARTICLES 5, 6 ET 23 À 26)

I. — Définition du porteur

Article 5 : alinéas 5, a et 6

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;

6. Le terme « porteur » désigne le bénéficiaire ou l'endossataire d'un effet qui en a possession.

60. Dans le projet de loi uniforme, le concept de « porteur » intervient notamment comme suit :

a) Être porteur est un élément nécessaire à la qualité de porteur protégé (alinéa 9 de l'article 5);

b) Le signataire d'un effet s'engage à le payer au porteur (art. 23);

c) Un signataire est libéré de son obligation lorsqu'il paie au porteur (par. 1 de l'article 70).

Aux termes de l'alinéa 6 de l'article 5, est porteur le bénéficiaire ou un endossataire (voir l'alinéa 5, a, de l'article 5) qui a possession de l'effet.

61. Le Groupe de travail est convenu que la définition du porteur devait inclure le possesseur d'un effet dont le dernier endossement est en blanc. On a noté que le projet actuel parvenait à ce résultat au moyen de la définition de l'endossement, mais que cette définition n'était pas assez solidement reliée au concept d'endossataire à l'alinéa 6 de l'article 5. Le Groupe a décidé qu'une disposition plus explicite était nécessaire.

62. Le Groupe de travail s'est demandé si la définition du « porteur » devait inclure aussi l'« avaliseur » (art. 43) qui a payé l'effet et qui en a possession. Le Groupe a conclu qu'il n'y avait pas lieu d'élargir ainsi la définition du porteur, étant donné qu'il ne fallait pas conférer à l'avaliseur le droit d'endosser l'effet. Les seuls droits d'un avaliseur ayant payé devaient être de réclamer le paiement à la personne dont il s'est porté garant et aux signataires obligés envers cette personne. C'est ce qui est prévu explicitement à l'article 45. Le Groupe de travail a conclu que c'était la manière la plus acceptable d'aborder le problème.

63. Le Groupe de travail s'est aussi demandé si un tireur qui paie l'effet et qui acquiert l'effet sans endos-

sement à son nom doit être un « porteur ». Pour des raisons analogues à celles qui sont indiquées au paragraphe précédent, le Groupe a conclu qu'il ne fallait pas élargir la définition du « porteur » pour y englober cette situation.

64. Le Groupe de travail a estimé que, la définition du « porteur » comprenant l'« endossataire » en possession de l'effet, le projet de loi uniforme gagnerait en clarté si l'on y ajoutait une définition de l'« endossataire ».

II. — Définition du porteur protégé

Alinéa 9 de l'article 5

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.

Article 6

Aux fins de la présente loi, une personne est réputée avoir « connaissance » d'un fait si elle en a effectivement connaissance [ou si l'ignorance dudit fait est due à une faute (lourde) de sa part] [ou si elle en a été informée ou si le fait en question pouvait être découvert au vu des mentions portées sur l'effet].

65. Le projet de loi uniforme accorde une protection spéciale au « porteur protégé » (art. 25). D'une manière générale, le porteur protégé est celui qui prend l'effet exempt de toute action ou exception. Aux termes de l'alinéa 9 de l'article 5, le porteur a qualité de porteur protégé si l'effet, au vu des mentions qui y sont portées, paraît complet et non échu et si, lors de la réception de l'effet, il n'a eu connaissance d'aucune action ou exception y relative. L'article 6 précise quand une personne est réputée avoir « connaissance » d'un fait.

66. Le Groupe de travail a été d'avis que, telle qu'elle était rédigée, la définition du porteur protégé ne réglait peut-être pas de façon satisfaisante le cas ci-après. Le tireur tire sur le tiré une lettre de change payable à lui-même; la lettre de change est acceptée par le tiré. La transaction qui donne lieu à la lettre de change est la livraison ultérieure de marchandises par le tireur à celui qui accepte l'effet. Le tireur ne s'acquitte pas de la livraison. On pourrait soutenir que, aux termes de l'alinéa a de l'article 5, le tireur-bénéficiaire est porteur protégé et que par conséquent celui qui a accepté l'effet ne peut pas lui opposer une exception fondée sur la non-livraison des marchandises. Le Groupe a conclu que ce résultat n'était pas souhaitable. Si celui qui a accepté l'effet ne peut pas opposer la non-exécution au tireur-bénéficiaire, il sera obligé de payer la lettre de change et d'intenter une action distincte concernant la transaction indépendamment de la lettre de change. Le Groupe de travail a conclu que les règles applicables au « porteur protégé » ne devaient pas empêcher, comme dans le cas précité, les personnes auxquelles le porteur a eu affaire de faire valoir des exceptions.

67. Le Groupe de travail est convenu qu'une personne acquiert la qualité de porteur protégé au moment où elle acquiert l'effet. Si, à ce moment, l'instrument n'est pas échu et que la personne en question n'a connaissance d'aucune action ou exception, le porteur de l'effet acquiert la qualité de porteur protégé; le fait que l'effet vient à échéance entre les mains d'un porteur protégé après que celui-ci l'a reçu, ou bien le fait que, postérieurement, celui-ci a connaissance d'une action ou d'une exception, ne portent pas atteinte à sa qualité de porteur protégé. Il a été décidé qu'il conviendrait de remanier l'alinéa 9 de l'article 5 de façon que cette règle soit exprimée plus clairement.

68. On a fait observer que le projet de loi uniforme, à l'alinéa 9 de l'article 5 (définition du « porteur protégé »), exige que le porteur protégé soit le porteur d'un effet, c'est-à-dire d'un document écrit remplissant les conditions de forme énoncées au paragraphe 2 ou au paragraphe 3 de l'article premier. En outre, l'alinéa 9 de l'article 5 exige que l'effet, au vu des mentions qui y sont portées, paraisse être *complet*. L'avis a été exprimé que cette dernière exigence n'était pas nécessaire, étant donné que l'effet doit être un *instrument* au sens du paragraphe 2 ou du paragraphe 3 de l'article premier. On a envisagé le cas suivant : l'effet est établi comme payable à une date spécifiée, mais l'espace ménagé pour inscrire la date est laissé en blanc. Il a été conclu qu'une personne recevant un effet ainsi libellé devait pouvoir être reconnue porteur protégé, bien que l'effet ne soit pas « complet » au sens de l'alinéa 9 de l'article 5. Pour ce qui est de la « date d'émission », l'avis a été exprimé que la mention de cette date devrait être comprise dans les conditions de forme exigées dans les alinéas 2 et 3 de l'article premier. Selon cette conception, la personne qui reçoit un document où cette mention ne figure pas n'aurait pas qualité de porteur protégé, puisqu'elle ne serait pas porteur d'un « instrument ». Le Groupe de travail a décidé de traiter lors de l'examen de l'article premier la question de savoir si la mention de la date d'émission devait être exigée.

69. Le Groupe de travail est convenu qu'il n'y avait pas lieu de modifier la définition du « porteur protégé » pour y ajouter comme condition que le porteur doit prendre l'effet « *for value* ».

70. Le Groupe de travail a examiné la définition de la « connaissance » donnée à l'article 6. Il est convenu que, si un porteur a *effectivement* connaissance d'une action ou d'une exception au moment où il reçoit l'effet, il ne peut être porteur protégé. Il n'est pas parvenu à un accord sur le point de savoir si la négligence ou le manque de bonne foi devaient aussi empêcher un porteur d'être porteur protégé. Il a été d'avis que ce point soulevait de difficiles questions de principes, et qu'il serait utile d'examiner l'importance qu'ont la négligence et la bonne foi dans les principaux systèmes juridiques pour arriver à une décision en la matière. Le Groupe a donc prié le Secrétariat de procéder à cet examen, de façon à lui permettre d'examiner plus avant l'opportunité de mentionner la négligence ou l'absence de bonne foi dans la définition du « porteur protégé ».

71. Le Groupe de travail a conclu aussi que, si l'on ne gardait que l'idée d'avoir « effectivement connaissance », il serait commode de l'introduire dans la définition du « porteur protégé ». De la sorte, il n'y aurait pas besoin de définir séparément la « connaissance » pour éclairer la définition de la qualité de « porteur protégé ».

III. — La présomption que tout porteur est un porteur protégé

Article 26

1. Tout porteur est présumé avoir la qualité de porteur protégé.

2. Lorsque l'existence d'une exception est établie, il appartient au porteur de prouver qu'il a la qualité de porteur protégé.

72. Cet article établit la présomption qu'un porteur est un porteur protégé. Il suffit donc qu'une personne prouve qu'elle est porteur pour que, jusqu'à preuve contraire, elle acquière tous les droits sur l'effet et découlant de l'effet. Il s'ensuit que la charge d'établir l'existence d'une action ou d'une exception incombe au débiteur. Aux termes du paragraphe 2, lorsque le débiteur a établi l'existence d'une action ou exception, c'est le porteur qui doit prouver qu'il est porteur protégé.

73. Le Groupe de travail a jugé acceptable la règle selon laquelle tout porteur est présumé porteur protégé jusqu'à preuve contraire, mais il s'est divisé sur le point de savoir à qui incombe la charge de la preuve lorsque le débiteur établit l'existence d'une exception. Est-ce au porteur (demandeur) de prouver qu'il est porteur protégé? Ou bien est-ce au débiteur (défenseur) de prouver que le porteur n'est pas porteur protégé? La première thèse, suivie au paragraphe 2 de l'article, a été combattue par l'argument qu'il serait pratiquement impossible au porteur, selon la procédure des pays de droit romain, d'établir le « fait négatif » qu'il a reçu l'effet sans avoir connaissance d'une action ou exception. La seconde thèse a été combattue par l'argument que le débiteur serait rarement en mesure de prouver qu'il y a eu connaissance de la part d'un porteur éloigné résidant dans un pays lointain.

74. Le Groupe de travail, après avoir discuté ces thèses et avoir envisagé la possibilité de laisser au droit interne la question de savoir qui doit rapporter la preuve que le porteur est ou n'est pas porteur protégé, est arrivé à la conclusion qu'il fallait :

a) Conserver le paragraphe 1, mais en y ajoutant les mots « jusqu'à preuve contraire »;

b) Supprimer le paragraphe 2;

c) Modifier le libellé du paragraphe 1 de manière qu'il n'oblige pas à conclure que la charge de la preuve du « fait négatif », c'est-à-dire de l'absence de connaissance d'une action ou d'une exception, incombe au porteur.

IV. — Les droits du porteur protégé

Article 25

1. Ne peuvent être opposées aux droits du porteur protégé sur l'effet ou dérivant de l'effet :

a) Les actions en revendication pouvant être exercées sur l'effet par toute autre personne;

b) Les exceptions pouvant être opposées par tout signataire, à l'exclusion des exceptions fondées sur des circonstances entraînant la nullité de l'obligation dudit signataire;

c) Les exceptions fondées sur l'extinction de l'obligation ou l'absence d'obligation découlant du refus d'acceptation ou de paiement de l'effet ou du fait que celui-ci n'a pas été dûment protesté.

2. La remise de l'effet par un porteur protégé n'a pas pour conséquence de transmettre à l'acquéreur les droits du porteur protégé si ledit acquéreur a participé à une transaction pouvant donner naissance à une action ou à une exception relative à l'effet.

75. Aux termes de cet article, un porteur protégé est à l'abri de toute action en revendication de l'effet, et il est à l'abri aussi de toute exception quant à son obligation dérivant de l'effet, sous réserve de dérogations précises définies au paragraphe 1, b. Dans presque tous les cas, le porteur d'une lettre de change internationale ou d'un billet à ordre international aura nettement la qualité de porteur protégé [voir aussi les débats relatifs à l'alinéa 9 de l'article 5 et à l'article 26, par. 64 à 73 plus haut]. La forte protection que l'article 25 donne au porteur protégé constitue le fondement même de la sécurité des transactions internationales, qui est un des premiers objectifs de la loi uniforme.

76. Conformément à l'alinéa a du paragraphe 1 de cet article, aucune action en revendication de l'effet ne peut être intentée contre le porteur protégé. Le Groupe de travail a approuvé cette règle. Il a approuvé aussi la règle fondamentale énoncée à l'alinéa b, selon laquelle un signataire contre lequel une action a été intentée à l'égard de l'effet ne peut faire valoir d'exception contre le porteur protégé. On s'est intéressé particulièrement à la dérogation inscrite à l'alinéa b, par laquelle sont exclues de l'application de la règle les exceptions qui entraînent la nullité de l'obligation dérivant de l'effet. Le Groupe de travail a conclu que cette disposition ne permettait pas de voir immédiatement de quelles exceptions il s'agissait, et qu'elle risquait d'être appliquée de façon trop large. On a suggéré d'inclure dans l'alinéa b l'énumération précise des exceptions pouvant être opposées au porteur protégé. À cette fin, le Groupe a invité ses membres à communiquer la liste des exceptions qui, selon le droit interne de leur pays, peuvent être opposées à un porteur protégé. Le Groupe a décidé de réexaminer l'alinéa b au vu de l'analyse des règles nationales en la matière. Il a également prié le Secrétariat de prendre en considération, lorsqu'il récrit l'article 25, l'opinion selon laquelle il n'est pas nécessaire de prévoir à l'alinéa c que « les exceptions fondées sur l'extinction de l'obligation » ne peuvent être opposées au porteur protégé, puisque cette règle résulte implicitement de la règle fondamentale énoncée à l'alinéa b, aux termes duquel « les exceptions pouvant être opposées par tout signataire » sont inopposables au porteur protégé. Le Groupe de travail a décidé de

laisser de côté la disposition de l'alinéa c concernant le cas où l'effet n'a pas été dûment protesté, pour en reprendre l'examen lorsqu'il arriverait au chapitre V du projet (art. 46 à 68) concernant la présentation, le refus d'acceptation ou de paiement et le recours.

77. Le paragraphe 2 de l'article 25 suppose que le projet contiendra une règle générale selon laquelle, lorsqu'un porteur protégé A négocie l'effet au profit d'une autre personne B, celle-ci acquiert les droits du porteur protégé A (voir débat sur l'article 12, par. 10 à 13 plus haut). Cette règle, dite de « protection », a pour but de permettre au porteur protégé de jouir pleinement de son statut particulier en étant libre de négocier l'effet. Le paragraphe 2 de l'article 25 dispose que cette règle ne joue pas lorsque l'acquéreur « a participé à une transaction pouvant donner naissance à une action ou à une exception relative à l'effet ». Le Groupe de travail a jugé acceptable le résultat visé par ce paragraphe, à savoir qu'une personne qui a participé à une transaction pouvant donner naissance à une action ou à une exception relative à l'effet ne doit pas bénéficier du fait qu'elle a reçu l'effet d'un porteur protégé. La suggestion a été faite d'ajouter une autre dérogation à la règle de protection, de manière à empêcher qu'une personne ayant reçu l'effet d'un porteur protégé jouisse elle-même des droits de porteur protégé si, ayant précédemment signé l'effet, elle a alors eu connaissance d'une action ou d'une exception. L'exemple suivant a été donné : par des manœuvres frauduleuses, P a amené le tireur à tirer un effet payable à P; P endosse l'effet au nom de A, qui a connaissance du dol; A endosse au nom de B, qui est porteur protégé; B endosse au nom de A. On a fait observer qu'un pareil cas se présenterait rarement. Le Groupe de travail a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu d'inscrire au paragraphe 2 une disposition spéciale pour ce cas inhabituel.

78. Le Groupe de travail n'a pas pu se mettre d'accord quant à l'opportunité d'inclure la règle de « protection » dans la loi uniforme. Selon une opinion, la règle de « protection » doit être conservée parce que, ainsi qu'il est dit plus haut, elle permet au porteur protégé de négocier librement l'effet, et parce qu'il est nécessaire d'assurer une protection complète au porteur protégé. Selon l'opinion opposée, la règle de « protection » devrait être éliminée et remplacée par une règle suivant laquelle les droits d'une personne qui reçoit un effet doivent être déterminés indépendamment des droits de la personne de qui elle le reçoit. Selon une autre opinion encore, la loi uniforme devrait, en ce qui concerne l'application de la règle de « protection », distinguer entre les exceptions d'une part, et les actions en revendication d'autre part. Pour ce qui est des exceptions, il faudrait conserver la règle de « protection »; mais, pour ce qui est des actions en revendication pouvant être exercées sur l'effet, la règle de protection ne serait pas applicable et la personne dépossédée d'un effet devrait pouvoir le réclamer à n'importe qui, y compris à la personne qui a reçu l'effet d'un porteur protégé si celle-ci a en l'occurrence agi de mauvaise foi ou avec une négligence caractérisée.

V. — Droits du porteur

Article 24

1. Les droits sur l'effet ou dérivant de l'effet du porteur qui n'est pas porteur protégé sont subordonnés :

a) Aux actions en revendication pouvant valablement être exercées sur l'effet par toute autre personne;

b) Aux exceptions pouvant être opposées par tout signataire en vertu d'un contrat ou de la présente loi.

2. Le signataire d'un effet ne peut invoquer contre un porteur éloigné une exception opposable à la personne à qui il a lui-même cédé l'effet, lorsque cette exception est fondée sur des rapports juridiques indépendants de l'effet.

3. Le signataire d'un effet ne peut opposer au porteur le fait qu'un tiers peut valablement invoquer un droit sur l'effet, à moins que le tiers lui-même n'ait réclamé l'effet au porteur et n'en ait informé ledit signataire.

79. Cet article traite des droits du porteur qui, pour l'une des diverses raisons possibles (alinéa 9 de l'article 5), ne bénéficie pas du statut de « porteur protégé » (art. 25). Contrairement au porteur protégé, le porteur ne reçoit pas un effet libre de toute action en revendication et de toute exception. Toutefois, les paragraphes 2 et 3 de l'article 24 prévoient deux dérogations à cette règle.

80. Le Groupe de travail, après en avoir délibéré, a admis que le projet de loi uniforme devait contenir un article concernant les droits du porteur, semblable dans ses grandes lignes au projet d'article proposé.

81. Le Groupe de travail a conclu que la dérogation prévue au paragraphe 2 en ce qui concerne l'exception « fondée sur des rapports juridiques indépendants de l'effet » risquait d'être mal interprétée, et il a demandé au Secrétariat de récrire l'article 24 de manière à obtenir les résultats suivants :

a) Le signataire d'un effet doit être en mesure d'opposer une exception dans un cas comme celui-ci : P, par des manœuvres frauduleuses, a amené le tireur à émettre un effet à son profit à lui P, qui est donc le bénéficiaire; P endosse l'effet au profit de A, qui n'est pas porteur protégé. L'article 24 devrait indiquer clairement que le tireur peut opposer l'exception du dol dans une action fondée sur l'effet, intentée par A.

b) Le signataire engagé par l'effet doit être en mesure d'opposer une exception fondée sur le fait que la transaction sous-entendue par l'effet n'a pas eu lieu. L'exemple suivant a été donné : le vendeur de marchandises (tireur) émet une lettre de change sur l'acheteur (tiré) payable à lui-même; la lettre est acceptée par le tiré, dans le cadre d'un contrat de vente aux termes duquel le vendeur s'engage à livrer la marchandise à une date à venir; la marchandise n'est pas livrée; le tireur bénéficiaire endosse l'effet au profit de A, postérieurement à la date fixée pour la livraison. Si A n'est pas porteur protégé, l'article 24 devrait indiquer clairement que le tiré accepteur peut opposer, dans une action fondée sur l'effet intentée par A, l'exception d'inexécution du contrat sous-entendu.

c) Le signataire engagé par l'effet ne doit pas être en mesure d'opposer une exception dans des situations

comme celles qu'illustre l'exemple suivant : le tireur D émet un effet au profit du bénéficiaire P, en paiement d'une marchandise que P vend à D. En raison d'une autre transaction intervenue entre P et D, P doit à D un montant égal à celui de l'effet. Le bénéficiaire P endosse l'effet au profit de A, qui n'est pas porteur protégé. L'article 24 devrait indiquer clairement que le tireur D ne peut opposer, dans une action intentée par A, l'exception de compensation qu'il pourrait opposer, dans certains systèmes juridiques, au cours d'une action intentée par le bénéficiaire. On a fait observer que, dans cet exemple, l'exception que D s'efforcerait (sans succès) de faire valoir contre le porteur ne se rattacherait : a) ni à l'effet détenu par P; b) ni à la transaction ayant donné naissance à l'effet.

82. Le Groupe de travail a approuvé quant au fond la dérogation prévue au paragraphe 3, qui restreint le droit du signataire A d'invoquer contre le porteur B une exception fondée sur le fait qu'un tiers T a un droit sur l'effet (exception du droit du tiers).

C. — DROITS ET OBLIGATIONS DES SIGNATAIRES D'UN EFFET (ARTICLES 27 À 40)

Article 27

1. Nul n'est obligé par un effet s'il ne l'a pas signé.

2. Quiconque signe d'un nom qui n'est pas le sien est obligé comme s'il avait signé de son nom.

3. La signature peut être manuscrite ou s'effectuer par fac-similé, par perforations, par symboles ou par tout autre moyen mécanique.

83. Cet article énonce le principe fondamental que nul n'est obligé par un effet qu'il n'a pas signé. Il dispose aussi qu'une signature, pour être valable en tant que telle, n'a pas besoin d'être manuscrite et peut être effectuée par fac-similé, par perforations, par symboles ou par tout autre moyen mécanique.

84. Le Groupe de travail a jugé acceptables les paragraphes 1 et 2, mais il a suggéré de préciser au paragraphe 1 que ses dispositions s'appliquent sous réserve des articles 28 et 30.

85. Les avis ont été partagés sur le point de savoir si la signature peut n'être pas manuscrite. On a fait remarquer qu'en vertu du paragraphe 3 les tribunaux des parties contractantes à la convention portant loi uniforme seraient obligés de considérer une signature répondant à la définition du paragraphe 3 comme suffisante pour lier celui qui l'a apposée sur un effet négociable international. C'est la règle uniforme de la convention qui s'appliquerait à ces effets internationaux, et non les règles du droit interne. Le Groupe de travail a conclu qu'il importait d'établir une règle uniforme quant au type de signature acceptable; étant donné le grand nombre d'effets internationaux, il ne serait pas pratique d'appliquer des règles locales variables.

86. On a noté que le paragraphe 3 de l'article 27 ne fait nullement un devoir aux signataires d'effets négociables internationaux de signer autrement qu'à

la main. On a fait observer aussi que toute personne serait libre de ne pas recevoir, accepter ou avaliser un effet si elle estime qu'une signature apposée sur cet effet ne lui donne pas satisfaction, du fait que (par exemple) elle a été effectuée par perforations ou par fac-similé au lieu d'être manuscrite. Le point de savoir si le refus d'accepter un effet est injustifié dépend de règles (telles que les clauses du contrat) non contenues dans la loi uniforme.

87. L'avis général a été que la loi devait disposer que les endossements pouvaient être effectués par fac-similé, cachet ou moyen analogue permettant de donner rapidement un grand nombre de signatures. La suggestion a été faite que le privilège de signer par ces moyens mécaniques devrait être limité aux banques; on a noté d'autre part qu'il serait difficile de formuler une définition de la « banque » qui puisse être appliquée dans tous les pays.

88. Selon une opinion, la signature de certains signataires — le tireur, l'accepteur, l'avaliseur et le souscripteur — ne devrait être valable que si elle est manuscrite. On a exprimé l'avis que ces signatures revêtent une importance particulière; exiger qu'elles soient manuscrites donnerait une certaine garantie d'authenticité. D'autre part, on a signalé que, dans la pratique, la plupart des signatures sont inconnues, sauf de la banque détenant l'effet pour le compte du signataire, et qu'elles sont souvent illisibles. En outre, la responsabilité connue d'un signataire immédiat est une garantie plus sûre contre les faux éventuels. A ce sujet, on a rappelé que l'article 22 contient des règles relatives aux effets d'un endossement contrefait. En outre, étant donné l'emploi croissant des machines de bureau, l'avis a été exprimé que les règles uniformes du projet devaient être suffisamment souples pour laisser place à de nouveaux progrès dans ce sens. Il faudrait tenir compte aussi de la possibilité d'émettre des documents par des moyens électroniques (comme le télétype). La plupart des représentants ont conclu que les règles du paragraphe 3 devaient s'appliquer, non seulement aux endossements, mais aussi aux signatures de l'accepteur, de l'avaliseur et du souscripteur.

89. Un représentant a dit qu'il faisait une réserve quant à la règle du paragraphe 3, en attendant le résultat d'études en cours sur la possibilité de déroger à la règle actuelle du droit interne de son pays exigeant que la signature soit manuscrite.

Article 28

La contrefaçon de signature sur un effet n'oblige pas la personne dont la signature a été contrefaite. Cette personne est néanmoins obligée :

a) Si elle a ratifié la signature;

b) Envers un porteur n'ayant pas connaissance de la contrefaçon, si ladite personne a, par son comportement, donné au porteur ou à un endosseur intervenant des raisons de croire que la signature était la sienne ou avait été apposée par un représentant autorisé.

90. Cet article énonce la règle générale selon laquelle une personne dont la signature a été contrefaite n'est

pas obligée par un effet. Aux termes de l'article, cette règle fait l'objet de deux exceptions :

a) Une personne dont la signature a été contrefaite est obligée par l'effet si elle a ratifié la signature;

b) Une personne qui s'est comportée de façon à faire croire au porteur n'ayant pas connaissance de la contrefaçon que la signature est authentique est engagée par la signature contrefaite.

91. Le Groupe de travail a examiné si les dispositions de cet article devaient s'appliquer à la fois aux signatures contrefaites et aux signatures apposées par un représentant non autorisé. Le Groupe a été d'avis que l'application des exceptions au cas du mandat soulevait des questions qui relèvent de la législation générale du mandat, par exemple l'étendue des pouvoirs du mandataire, l'apparence du pouvoir d'un mandataire, les modes de ratification, etc. Toutes ces questions sont traitées de façon très détaillée dans les différentes législations nationales sur le mandat, et le Groupe n'a pas jugé possible de les traiter de manière satisfaisante dans une loi sur les effets négociables. En conséquence, le Groupe de travail a conclu que l'article 28 devait s'appliquer aux seules contrefaçons de signature. Il a donc demandé au Secrétariat :

a) De récrire l'alinéa a dans des termes qui le rendent applicable à « l'adoption » d'une signature contrefaite (par opposition à la « ratification » d'une telle signature);

b) De supprimer, à l'alinéa b, le membre de phrase « ou avait été apposée par un représentant autorisé ».

92. Le Groupe de travail a conclu en outre que l'article 28 devait également s'appliquer dans les cas où la signature est contrefaite au moyen d'un cachet ou d'un fac-similé utilisé illicitement.

93. Le Groupe de travail a estimé que l'alinéa b de l'article 28 soulève la question difficile de la sanction à appliquer dans le cas où une personne, par son comportement, a induit un porteur à croire que la signature était authentique. Selon une opinion, l'alinéa b, qui oblige une telle personne pour la totalité de l'effet tout en l'exemptant de toute responsabilité dans le cas où le porteur a connaissance de la contrefaçon, est trop rigide. Selon la même opinion, une conception plus équilibrée voudrait que le risque consécutif à la contrefaçon soit réparti entre la personne dont la signature a été contrefaite et le porteur, proportionnellement à la négligence de chacun d'eux. Selon une autre opinion, la règle énoncée à l'alinéa b est correcte dans la mesure où les dommages-intérêts qui pourraient être obtenus à l'issue d'une action intentée indépendamment de l'effet seraient probablement inférieurs à ce que le porteur sans connaissance de la contrefaçon est en droit d'attendre, à savoir la totalité du montant de l'effet. D'autre part, un porteur qui a reçu l'effet tout en ayant connaissance de la contrefaçon ne devrait pas être en mesure de faire valoir, pour quelque montant que ce soit, la responsabilité de la personne dont la signature a été contrefaite. Toutefois, selon la même opinion, la règle énoncée à l'alinéa b ne devrait pas être interprétée comme interdisant à une personne ayant reçu l'effet par négligence d'intenter une action en dommages-intérêts, indépendamment de l'effet, contre

la personne qui, par sa conduite, a donné au porteur des raisons de croire à l'authenticité de la signature. Ainsi, l'alinéa *b* sauvegarde l'intérêt du porteur qui, n'ayant pas connaissance de la contrefaçon, compte avoir la totalité des droits découlant de l'effet, et en même temps il permet une répartition équitable des risques selon le comportement des parties.

94. Le Groupe de travail est convenu que la solution qui sera finalement adoptée pourrait être fondée sur une référence à la législation générale concernant la négligence ou l'estoppel, ou pourrait trouver place à l'intérieur de la loi uniforme. Le Secrétariat a été invité à chercher une formule convenable, qui tienne compte des différentes opinions exprimées au sein du Groupe.

Article 31

1. Tout signataire d'une lettre de change ou d'un billet à ordre (excepté le souscripteur) peut s'exonérer totalement ou partiellement de ses obligations par une mention expresse apposée sur l'effet.

2. Cette exonération totale ou partielle ne vaut que pour le signataire qui a apposé la mention.

95. Cet article définit les conditions dans lesquelles un signataire peut s'exonérer totalement ou partiellement de ses obligations par une mention expresse apposée sur l'effet.

96. Une des questions à trancher est celle de savoir si le tireur d'une lettre de change peut s'exonérer totalement de ses obligations en cas de refus d'acceptation ou de paiement. La Convention de Genève (LUL), en son article 9, dispose que toute clause par laquelle le tireur « s'exonère de la garantie du paiement est réputée non écrite ». On trouve une règle contraire dans le *Bills of Exchange Act* [article 16 (1)] et dans le *US Uniform Commercial Code* [section 3-413 (2)].

97. Ainsi que l'explique le commentaire joint à cet article dans le projet (A/CN.9/WG.IV/WP.2), les enquêtes menées auprès d'établissements bancaires et commerciaux ont révélé que, s'il est rare que des lettres de change soient tirées « sans garantie », cette pratique est parfois suivie dans les transactions internationales, particulièrement dans les lettres de crédit, qui peuvent être émises de cette façon. Pour ces raisons, l'article 31 du projet de loi uniforme n'interdit pas la pratique du tirage sans garantie.

98. Le Groupe de travail a approuvé cette manière de voir. On s'est référé aux Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la Chambre de commerce internationale (révision 1962)¹, dont l'article 3 reconnaît l'usage des traites « sans recours ». On a fait observer qu'une traite « sans recours » accompagnée de documents attestant la livraison des marchandises (connaissance) a une valeur commerciale, puisque les marchandises constituent une garantie pour les

signataires intermédiaires au cas où la traite ne serait pas honorée. On a toutefois fait observer que la solution proposée modifierait considérablement la pratique bancaire dans certains pays.

99. Des considérations un peu différentes se font jour sur les points de savoir si le souscripteur d'un billet à ordre peut s'exonérer totalement ou partiellement de ses obligations. Le Groupe de travail a conclu qu'il y aurait une contradiction fondamentale entre l'engagement inconditionnel du souscripteur de payer une certaine somme, requis à l'alinéa 3, *b*, de l'article premier du projet, et le fait que ce souscripteur chercherait à s'exonérer totalement ou partiellement de ses obligations. En conséquence, les crochets mis au paragraphe 1 de part et d'autres des mots « excepté le souscripteur » devraient être supprimés. On a suggéré divers remaniements en ce qui concerne le droit des différents signataires d'un effet de s'exonérer partiellement ou totalement de leurs obligations. L'une de ces suggestions a été qu'il conviendrait de supprimer l'article 31 du projet et de traiter la question de savoir si un signataire pouvait s'exonérer partiellement ou totalement de sa responsabilité dans les différents articles qui régissent la responsabilité de chaque catégorie de signataires.

100. Le Groupe de travail est également convenu que la question de savoir si l'accepteur peut s'exonérer partiellement de ses obligations devait être réglée, non pas dans l'article 31, mais plutôt dans l'article 39, qui traite de l'acceptation avec réserve. Il a été entendu que la conduite d'un accepteur qui tente de s'exonérer totalement de ses obligations serait incompatible avec l'acceptation, mais qu'une exonération partielle constituerait une acceptation avec réserve.

101. Le Groupe de travail a estimé que l'endosseur devait pouvoir s'exonérer totalement ou partiellement. Les effets de l'endossement conditionnel sont définis à l'article 17.

102. Le Groupe de travail a approuvé la ligne générale du paragraphe 2, aux termes duquel l'exonération totale ou partielle d'un signataire ne vaut que pour ce seul signataire : l'obligation des autres signataires n'en est pas modifiée. On a cité l'exemple suivant : le tireur D tire une lettre de change payable à P. Le bénéficiaire P endosse la lettre au profit de A « sans garantie ». A endosse au profit de B. La lettre est refusée par le tiré E. Le porteur B n'a pas de droit de recours contre P, mais en a un contre A et contre D.

Article 29

1. En cas d'altération du texte d'un effet :

a) Les signataires postérieurs à cette altération sont obligés par l'effet dans les termes du texte altéré;

b) Les signataires antérieurs le sont dans les termes du texte original, étant entendu toutefois que :

i) Tout signataire ayant lui-même procédé à cette altération, l'ayant autorisée ou y ayant consenti est obligé dans les termes du texte altéré;

ii) Tout signataire ayant facilité l'altération par son comportement est obligé dans les termes du texte altéré envers tout porteur n'ayant pas connaissance de l'altération.

¹ *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.3), vol. I, chap. II, B.

2. Aux fins de la présente loi, est considérée comme altération toute modification de l'engagement écrit assumé à l'égard de l'effet à quelque titre que ce soit, par l'un quelconque de ses signataires.

103. Aux termes de l'article 29, une modification de l'engagement écrit porté sur l'effet constitue une altération. En vertu de cet article, les signataires postérieurs à l'altération sont obligés par l'effet conformément au texte altéré. Les signataires antérieurs restent obligés par l'effet conformément au texte original, à l'exception des deux cas décrits dans les sous-alinéas i et ii de l'alinéa b du paragraphe 1.

104. Il a été noté que, dans les transactions internationales de paiement, l'altération d'effets sans l'accord des signataires intéressés ne se produisait que rarement dans la pratique. Très souvent, les lettres de change sont accompagnées de documents tels que connaissements, polices d'assurance ou factures, qui rendent immédiatement visible toute altération des termes de l'effet. Par contre, il arrive très fréquemment que le porteur et l'accepteur d'un effet s'entendent pour différer le paiement en prorogeant l'échéance.

105. Il a été noté en outre que, aux fins de l'article 29, le moment auquel le texte d'un effet a été altéré revêt une importance primordiale, mais qu'il ne serait pas toujours facile d'en établir la preuve. A cet égard, il a été suggéré que, lors du remaniement de l'article 29, on envisage la possibilité d'établir une présomption selon laquelle, sauf preuve contraire, tout signataire d'un effet altéré est réputé l'avoir signé avant l'altération.

106. Le Groupe de travail a demandé au Secrétaire de faire observer, dans le commentaire relatif à l'article 29, que l'article ne s'applique pas aux cas de contrefaçon.

107. Le Groupe de travail s'est posé la question de savoir si, lorsqu'il est affirmé qu'un signataire a consenti à une altération et qu'il est obligé dans les termes du texte altéré, ce consentement peut être prouvé par des preuves étrangères à l'effet ou si, au contraire, le consentement doit être apparent au vu des mentions portées sur l'effet. Le Groupe de travail a demandé au Secrétaire d'examiner cette question lorsqu'il reverrait l'article 29. A cet égard, on a proposé de supprimer le sous-alinéa ii de l'alinéa b du paragraphe 1.

108. Le Groupe de travail est convenu que le sous-alinéa ii de l'alinéa b du paragraphe 1 de l'article 29 et l'alinéa b de l'article 28 soulevaient les mêmes questions de principe, et que les modifications décidées à propos de l'alinéa b de l'article 28 devaient donc également s'appliquer au sous-alinéa ii de l'article 29.

Article 30

1. L'effet peut être signé par un représentant.

2. Une signature apposée sur un effet par un représentant qui a le pouvoir de signer et qui indique sur l'effet qu'il signe en qualité de représentant oblige la personne représentée et non pas le représentant.

3. Une signature apposée sur un effet par un représentant qui n'a pas le pouvoir de signer ou par un représentant qui a le pouvoir

de signer mais qui n'indique pas sur l'effet qu'il signe en qualité de représentant oblige ce représentant et non pas la personne qu'il prétend représenter.

4. Un représentant qui est obligé conformément au paragraphe 3 et qui paie l'effet aura les mêmes droits qu'aurait eus le prétendu représenté s'il avait lui-même payé cet effet.

109. L'article 30 traite de l'obligation découlant d'un effet pour le représentant ou pour la personne que le représentant représente, ou prétend représenter, quand l'effet a été signé par un représentant.

110. Le Groupe de travail a jugé acceptables les résultats auxquels aboutit l'article 30. Cependant, il a conclu que le paragraphe 2 de cet article devrait préciser que la personne représentée, et non pas le représentant, n'est obligée que lorsque la signature indique : 1) que le représentant signe en qualité de représentant et 2) désigne la personne au nom de laquelle il signe. Par exemple, une signature indiquant seulement « A, en qualité de représentant » ne suffirait pas à obliger le mandant non désigné (plutôt que le représentant), et obligerait le représentant.

111. Le Groupe de travail a examiné la question de l'obligation d'une personne qui signe un effet sans mentionner sa qualité de représentant au-dessous ou à proximité immédiate du nom d'une société. L'exemple suivant a été donné : sur l'effet, à l'endroit où la signature du tireur est habituellement apposée, les mots « Société XYZ » figurent en caractères d'imprimerie ou perforés; sous le nom de la société, apparaît la signature « John Jones ». La question se pose de savoir si John Jones a signé en qualité de représentant pour le compte de la société XYZ ou en qualité de cotireur. Le Groupe de travail a conclu qu'en pareil cas il ne fallait pas poser comme règle que le représentant doit ajouter les mots « directeur », « caissier », etc., pour indiquer qu'il a signé en qualité de représentant. L'article 30 devrait préciser que la question de savoir si le représentant signe en qualité de représentant doit être tranchée sur la base des circonstances propres au cas particulier au vu des mentions portées sur l'effet; les éléments extérieurs à l'effet ne seraient pas pertinents.

112. Le Groupe de travail a examiné s'il fallait maintenir la disposition énoncée au paragraphe 4 de l'article 30 et, dans l'affirmative, si elle devait établir une distinction entre un représentant qui n'a pas le pouvoir de signer et qui a signé en sachant qu'il le faisait sans y être habilité et celui qui ne le savait pas. L'exemple ci-après a été cité : le représentant du bénéficiaire endosse une lettre de change sans avoir le pouvoir de le faire et sait qu'il signe sans pouvoir; l'effet n'est pas honoré, et l'endossataire se retourne contre le représentant en vertu du paragraphe 3 de l'article; le représentant paie le montant de la traite. La question se pose de savoir si le représentant peut exercer un droit de recours contre le tireur. Le Groupe de travail a conclu qu'il devait pouvoir le faire et qu'en conséquence :

a) Il fallait conserver le paragraphe 4 de l'article 30; et

b) Il ne fallait pas faire de distinction entre un représentant signant en toute innocence et un représentant signant en sachant qu'il signe sans en avoir le pouvoir.

Article 32

Le signataire d'un effet s'oblige en qualité d'endosseur, à moins que l'effet n'indique clairement qu'il signe en une autre qualité.

113. Cet article traite des problèmes posés par les signatures qui, au vu des mentions portées sur l'effet (recto et verso) ne peuvent être identifiées comme étant la signature du tireur, de l'accepteur ou d'un avaliseur aux termes de l'article 43, ni comme une signature nécessaire pour établir une suite ininterrompue d'endossements. Ce dernier cas est illustré par la série suivante d'endossements faits après l'émission d'une lettre de change au profit de P : 1) Payez à A (signé) P; 2) (signé) X; 3) Payez à B (signé) A; 4) (signé) B; 5) (signé) Y; 6) Payez à D (signé) C. Dans cette série d'endossements, on voit que la signature de X n'est pas nécessaire pour établir une suite ininterrompue d'endossements allant jusqu'à B, et que la signature de Y n'est pas nécessaire pour établir une suite ininterrompue d'endossements allant jusqu'à D. Ces signatures, que l'on qualifie parfois d'« anormales », posent des problèmes divers. Envers qui le signataire est-il obligé? Quelle place dans la série des responsabilités issues de l'effet résulte d'une telle signature? Quels sont les droits d'un tel signataire lorsqu'il verse au porteur le montant de l'effet?

114. Il a été entendu que pareilles signatures posaient des problèmes étroitement apparentés aux problèmes que posent des signatures qui ne sont pas accompagnées de formules telles que « garantie », « aval », « bon pour aval » ou toute autre formule équivalente. Les signatures accompagnées de ces formules servant à les identifier sont régies par les articles 43 à 45. Le Groupe de travail a décidé que les signatures dont il est question à l'article 32 devaient être régies par les articles 43 à 45, et que l'article 32 était à supprimer. A cet égard, le Groupe de travail a décidé en outre qu'il convenait d'élargir la portée des articles 43 à 45 en supprimant, au paragraphe 2 de l'article 43, la disposition stipulant qu'un « aval » ne devient effectif que s'il est exprimé par les mots « garantie », « aval », « bon pour aval », ou toute autre formule équivalente, accompagnés de la signature de l'avaliseur. Il a été également convenu que, dans l'exemple donné ci-dessus, la place de Y dans la série des responsabilités serait examinée plus avant dans le cadre des articles 43 à 45.

115. On a fait observer que, si la question des signatures « anormales », actuellement régie par l'article 32, l'était par les articles 43 à 45, cela rendrait applicable la règle énoncée à l'article 45 selon laquelle, quand il paie l'effet, l'avaliseur peut invoquer les droits y afférents, non seulement contre le signataire garanti, mais aussi contre « ceux qui sont obligés » envers ce dernier en vertu de l'effet. Il a été convenu que cette manière d'envisager les choses était correcte. Le por-

teur payé par l'avaliseur ne devrait pas avoir le droit d'être payé une seconde fois. La seule solution satisfaisante consiste à transférer les droits afférents à l'effet à la personne qui en a payé le montant au porteur. [Voir également le paragraphe 2 de l'article 70 (la personne qui paie un effet a le droit de recevoir l'effet acquitté).]

Article 33

1. Tous ceux qui ont tiré, accepté, endossé et avalisé une lettre de change sont obligés conjointement et solidairement.

2. Tous ceux qui ont souscrit, endossé et avalisé un billet à ordre sont obligés conjointement et solidairement.

116. L'article ci-dessus a pour objet d'indiquer clairement : 1) que chacune des personnes dont la signature figure sur un effet international est personnellement obligée par cet effet; et 2) qu'une action intentée contre l'un des signataires n'empêche pas d'agir contre les autres.

117. On a fait observer que l'expression « conjointement et solidairement », bien qu'employée dans l'article 47 (paragraphe premier) de la loi uniforme de Genève (LUL) a, dans certains systèmes juridiques, une signification incompatible avec les règles prescrites en d'autres endroits du projet de loi uniforme. Par exemple, la responsabilité conjointe et solidaire peut impliquer que celui qui a payé a le droit d'exiger une contribution de tous les autres signataires; et ce droit risque d'être incompatible avec les règles de la loi uniforme établissant les droits d'un signataire contre les signataires antérieurs de l'effet. En outre, on a fait remarquer que cette rédaction de l'article 33 pourrait être incompatible avec d'autres dispositions du projet, selon lesquelles la responsabilité est subordonnée à la présentation, au refus d'acceptation ou de paiement et au protêt, comme le spécifie le chapitre V du projet. En conséquence, il a été entendu que l'expression « obligés conjointement et solidairement » était à écarter de la version révisée de cet article.

118. L'attention des participants a été appelée sur les deuxième et quatrième paragraphes de l'article 47 de la loi uniforme de Genève (LUL). On a fait observer que ces paragraphes expriment nettement les objectifs que se propose le projet d'article 33 précité. Il a été entendu que, lorsque l'article 33 ferait l'objet d'une nouvelle rédaction, ces dispositions de la loi uniforme de Genève seraient prises en considération.

Article 34

Le tireur s'engage, en cas de refus d'acceptation ou de refus de paiement de la lettre de change dûment constaté par un protêt, à payer le montant de la lettre, ainsi que tous les intérêts et frais qui peuvent être réclamés en vertu des articles 67 b ou 68, au porteur ou à quiconque ayant signé la lettre après le tireur, est en possession de cette lettre et est libéré des obligations qui en découlent conformément aux articles 69 2), 70, 71 ou 76.

119. L'article 34 indique quelle est l'obligation du tireur d'une lettre de change internationale. Aux termes de cet article, le tireur est obligé envers le porteur, en cas de refus d'acceptation ou de paiement de la

lettre et après que le protêt requis a été dressé, pour le montant de la lettre augmenté de tous les intérêts et frais.

120. Le Groupe de travail a déclaré accepter provisoirement l'article 34. Toutefois, il a été décidé que la partie de cet article qui traite de l'obligation du tireur envers ceux qui, ayant signé la lettre après lui, sont en possession de cette lettre et sont libérés des obligations qui en découlent devrait être examinée après les articles du projet qui concernent la libération des obligations (chap. VI).

Article 34 bis

Le souscripteur s'engage à payer au porteur :

- a) A l'échéance, le montant du billet;
- b) Après l'échéance, le montant du billet ainsi que tous les intérêts et frais qui peuvent être réclamés en vertu des articles 67 b ou 68.

121. L'article 34 bis établit les règles fondamentales régissant la responsabilité du souscripteur d'un billet à ordre international. L'obligation du souscripteur, comme celle de l'accepteur, est une obligation « primaire », c'est-à-dire qu'elle n'est subordonnée ni à la présentation du billet au paiement ni au protêt pour refus de paiement par un signataire qui a pris la suite du souscripteur.

122. Le Groupe de travail a approuvé cet article.

Article 35

1. Le tiré n'est pas obligé par la lettre de change tant qu'il ne l'a pas acceptée.
2. L'émission d'une lettre de change ou son endossement ne vaut pas transfert ou cession au porteur de fonds se trouvant entre les mains du tiré.

123. L'article 35 énonce la règle générale selon laquelle le tiré n'est pas obligé par l'effet tant qu'il ne l'a pas accepté. Le paragraphe 2 a pour objet d'indiquer clairement que l'émission d'une lettre de change ou son endossement ne constitue pas en soi un transfert ou une cession au porteur de tout fonds se trouvant entre les mains du tiré.

124. Le Groupe de travail a approuvé le contenu de l'article 35. En ce qui concerne le paragraphe 2, il a décidé que :

- a) Il convient de considérer si la référence aux « fonds se trouvant entre les mains du tiré » devrait être complétée par un membre de phrase indiquant clairement que l'émission ou l'endossement d'une lettre de change ne constitue pas en soi un transfert ou une cession de droits autres que les droits inhérents à l'effet;
- b) La version française du paragraphe 2 devrait être modifiée comme suit :
 - i) Le terme « fonds » devrait être remplacé par un autre terme indiquant clairement que l'émission ou l'endossement d'une lettre de change ne constitue pas en soi un transfert au bénéfice du porteur

des droits au paiement prenant source dans la transaction qui a donné naissance à l'effet (*créance*);

- ii) Les mots « ne vaut pas » devraient être remplacés par les mots « n'emporte pas de plein droit »;

c) La disposition ne doit pas être interprétée comme interdisant à un tireur ou à un endosseur de transférer ou de céder les « fonds » par une clause de la lettre de change ou par un accord différent de la lettre de change. Les conséquences d'une telle clause ou d'un tel accord seraient régies par la législation nationale applicable. Cependant, un observateur a été d'avis qu'il serait nécessaire d'examiner si les effets d'un accord différent de la lettre de change seraient régis par la seule législation nationale applicable.

Article 36

L'accepteur s'engage à payer au porteur :

- a) A l'échéance, le montant de la lettre de change;
- b) Après l'échéance, le montant de la lettre de change ainsi que tous les intérêts et frais qui peuvent être réclamés en vertu des articles 67, b, et 68.

125. L'article 36 précise que l'obligation de l'accepteur est une obligation « primaire », c'est-à-dire qu'elle n'est subordonnée ni à la présentation de l'effet au paiement ni au protêt de l'effet en cas de refus par lui.

126. On a fait observer que l'article 36 devrait indiquer clairement que l'accepteur est également responsable à l'égard du tireur qui a payé l'effet. Sous réserve de cette précision, le Groupe de travail a déclaré approuver l'article 36.

Article 37

L'acceptation est écrite sur la lettre de change et peut être exprimée, soit par la simple signature du tiré, soit par sa signature accompagnée du mot « accepté » ou toute autre expression équivalente.

127. L'acceptation doit se faire par écrit et peut être exprimée par la signature du tiré sur la lettre de change.

128. Le Groupe de travail a considéré que les dispositions de l'article 37 étaient acceptables, sous réserve qu'il y soit précisé que l'acceptation ne peut être exprimée par la simple signature du tiré que si cette signature est apposée au recto de l'effet. De l'avis du Groupe, cette modification ferait apparaître plus clairement les règles qui doivent s'appliquer dans le cas où la signature du tiré figure au verso de l'effet, sans indication qu'elle vaut acceptation, et sans que cette signature fasse partie de la suite ininterrompue des endossements. De l'avis du Groupe, la modification demandée signifierait que, dans un tel cas, la signature serait celle de l'avaliseur.

Article 38

1. Une lettre de change peut être acceptée :
 - a) Avant sa signature par le tireur, ou alors qu'elle demeure incomplète à d'autres égards;
 - b) Avant, ou après l'échéance, ou après avoir été refusée à l'acceptation ou au paiement.

2. Lorsqu'une lettre de change payable à un certain délai de vue est acceptée et que l'accepteur n'a pas indiqué la date de son acceptation, le tireur, avant l'émission de la lettre, ou le porteur, peuvent y inscrire la date de l'acceptation.

3. Lorsqu'une lettre de change payable à un certain délai de vue est refusée à l'acceptation et que le tiré l'accepte ultérieurement, le porteur est en droit d'exiger que l'acceptation soit datée du jour de la présentation au tiré.

129. Aux termes de l'article 38, la signature vaut acceptation même si elle est donnée avant que le document devienne une lettre de change. Selon le paragraphe 2, le porteur d'une lettre de change payable à un certain délai de vue peut y inscrire la date de l'acceptation si l'accepteur a omis de le faire. Selon le paragraphe 3, si une telle lettre de change est acceptée après avoir été refusée à l'acceptation, le porteur est en droit d'exiger que l'acceptation soit datée du jour de la première présentation.

130. Le Groupe de travail a considéré les dispositions de l'article 38 comme acceptables, à condition que les modifications suivantes y soient apportées :

a) Au paragraphe 2, il faudrait préciser que l'accepteur a le devoir de dater son acceptation. S'il refuse de le faire, le tireur, avant l'émission de la lettre, ou le porteur, ont alors le droit d'y inscrire la date de l'acceptation.

b) Le paragraphe 3 devrait préciser que l'acceptation doit être datée du jour où le porteur a présenté la lettre pour la première fois à l'acceptation.

Article 39

1. L'acceptation peut être soit pure et simple, soit avec réserve.

2. Par une acceptation pure et simple, le tiré s'engage à payer la lettre de change selon les termes de la lettre.

3. Par une acceptation avec réserve, le tiré s'engage à payer la lettre de change selon les termes expressément indiqués dans son acceptation. Constituent notamment une acceptation avec réserve :

a) L'acceptation conditionnelle : l'accepteur ne paiera que si la condition stipulée dans l'acceptation est remplie;

b) L'acceptation partielle : l'acceptation ne porte que sur une partie du montant de la lettre;

c) L'acceptation comportant une réserve quant au lieu : l'acceptation indique un lieu de paiement autre que celui qui est indiqué sur la lettre ou, en l'absence d'une telle indication, un lieu autre que l'adresse indiquée sur la lettre comme étant celle du tiré;

d) L'acceptation comportant une réserve quant à sa durée de validité;

e) L'acceptation donnée par un ou plusieurs tirés mais pas par tous.

Article 40

1. Le porteur peut refuser une acceptation avec réserve autre qu'une acceptation partielle (ou une acceptation comportant une réserve quant au lieu du paiement). En pareil cas, la lettre de change est considérée comme refusée à l'acceptation.

2. Lorsqu'il a été donné à un porteur une acceptation avec réserve autre qu'une acceptation partielle (ou une acceptation

comportant une réserve quant au lieu de paiement), le tireur et tout endosseur ou avaliseur n'y ayant pas expressément consenti sont libérés de leur obligation à raison de la lettre de change.

3. Lorsque le tiré donne une acceptation partielle, la lettre de change est considérée comme refusée à l'acceptation pour la partie du montant qui n'a pas été acceptée.

131. Aux termes de ces articles, lorsque le tiré refuse de donner une acceptation pure et simple (c'est-à-dire une acceptation de payer une lettre de change selon les termes de la lettre) et que le porteur refuse l'acceptation sous réserve offerte par le tiré, la lettre de change est considérée comme refusée à l'acceptation. Cette règle souffre une exception : si le tiré offre d'accepter la lettre de change pour une partie de son montant seulement (acceptation partielle), le porteur ne peut refuser l'acceptation partielle, et la lettre de change est considérée comme refusée pour le montant qui n'a pas été accepté.

132. Après examen, le Groupe de travail a conclu que les articles 39 et 40 devraient être modifiés de la manière ci-après :

a) Ces articles devraient prévoir qu'une acceptation doit être inconditionnelle, et qu'une acceptation conditionnelle lie l'accepteur à raison de la lettre de change selon les termes de son acceptation. Cependant, une acceptation conditionnelle doit être considérée comme un refus de la lettre de change à l'acceptation;

b) Un porteur ne devrait pas être obligé d'admettre une acceptation partielle. S'il refuse l'acceptation partielle, la lettre de change est considérée comme refusée à l'acceptation;

c) i) Dans le cas d'une lettre de change indiquant le lieu de paiement, mais non domiciliée auprès d'un représentant du tiré en ce lieu, une acceptation mentionnant ce représentant à cet endroit n'est pas une acceptation sous réserve;

ii) Dans le cas d'une lettre de change indiquant le lieu de paiement et domiciliée auprès d'un représentant du tiré en ce lieu, une acceptation indiquant un autre représentant au même lieu est une acceptation sous réserve;

iii) Dans le cas d'une lettre de change spécifiant le lieu de paiement, une acceptation indiquant un lieu autre que le lieu ainsi désigné est une acceptation sous réserve;

iv) Les effets découlant des sous-alinéas i et ii devraient aussi se produire quand, en vertu du sous-alinéa ii ou iii de l'alinéa f de l'article 53, le lieu de paiement est l'adresse du tiré ou son principal lieu d'activité.

133. Le Groupe de travail est convenu que, dans tous les cas d'acceptation sous réserve, le porteur a la possibilité, soit d'admettre l'acceptation sous réserve, soit de considérer la lettre de change comme refusée à l'acceptation.

134. Le Secrétariat a été prié de revoir l'interprétation du « lieu » de paiement lorsqu'il établirait un

projet révisé tenant compte des objectifs ci-dessus. Il a été proposé qu'à cet égard mention soit faite de la pratique commerciale relative à ce paiement.

135. Un représentant a proposé que l'on supprime l'article 39, celui-ci ne présentant qu'un intérêt pratique réduit.

Examen de la question de savoir s'il est opportun d'établir des règles uniformes applicables aux chèques internationaux

136. Quelques représentants ayant, au cours de la cinquième session de la Commission, exprimé l'avis qu'il conviendrait également d'établir des règles uniformes applicables à d'autres effets de commerce utilisés pour le règlement des transactions internationales, la Commission a prié le Groupe de travail « d'étudier la question de savoir s'il est opportun d'établir des règles uniformes pour les chèques internationaux et si cela pourrait être réalisé plus facilement en étendant l'application du projet de loi uniforme aux chèques internationaux ou en élaborant une loi uniforme séparée pour les chèques, et de rendre compte à la Commission, à une prochaine session, de ses conclusions sur ces questions ».

137. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à une session ultérieure, pour qu'il soit possible d'effectuer une enquête sur l'utilisation du chèque dans les opérations de paiement internationales et sur les problèmes que posent, dans la pratique commerciale courante, les divergences entre les règles des principaux systèmes juridiques.

138. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de procéder aux enquêtes appropriées pour éclaircir les points susmentionnés et de lui en présenter les résultats lors d'une session future, en y joignant toutes recommandations qu'il pourrait souhaiter faire.

Travaux futurs

139. Le Groupe de travail a examiné la question de la date de sa deuxième session. Il est convenu à l'unanimité que, compte tenu des progrès réalisés à la présente session, sa deuxième session devrait avoir lieu le plus tôt possible. Certains représentants ont exprimé l'opinion que la deuxième session devrait avoir lieu dans le courant de 1973. D'autres ont estimé que la question de la date et du lieu de la deuxième session devrait être laissée à l'appréciation de la Commission, qui en déciderait à sa dixième session, laquelle doit s'ouvrir le 2 avril 1973.

2. Rapport du Secrétaire général; annexe (A/CN.9/WG.IV/WP.2*) : texte du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux

Chapitre I. — Domaine d'application; forme

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.

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.

* 21 novembre 1972.

Ce texte est semblable à celui du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales (A/CN.9/67; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, II, 1) sauf en ce que ses dispositions s'étendent maintenant aux billets à ordre conformément à la décision prise par la Commission à sa quatrième session [*Annuaire de la CNUDCI*, vol. III, 1972, première partie, II, A, par. 61 2) c]. Pour cette raison le commentaire relatif au projet (A/CN.9/WG.IV/WP.2) n'est pas reproduit dans le présent volume.

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 États contractants.

Chapitre II. — Interprétation

SECTION 1 : 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.

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.

Article 6

Aux fins de la présente Loi, une personne est réputée avoir « connaissance » d'un fait si elle en a effectivement connaissance [ou si l'ignorance dudit fait est due à une faute [lourde] de sa part] [ou si elle en a été informée ou si le fait en question pouvait être découvert au vu des mentions portées sur l'effet].

SECTION 2 : 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.

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 les 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.

Article 9

1. L'effet est payable à vue :
 - a) Quand il indique qu'il est payable à vue ou à 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) À date fixe ou à un certain délai de date ou à un certain délai à compter de la date de la lettre;

b) À 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) À date fixe ou à un certain délai de date ou à un certain délai à compter de la date du billet; [ou]

[b) Par versement 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.

Article 10

1. La lettre de change peut être :

a) Tirée sur plusieurs personnes;

b) Émise par plusieurs tireurs;

c) Payable par 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.

SECTION 3 : INSTRUMENTS INCOMPLETS : APPOSITION DES MENTIONS MANQUANTES

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.

Chapitre III. — Remise et négociation

Article 12

La remise de l'effet transmet au cessionnaire les droits du cédant sur l'effet et les droits dérivant de cet effet.

Article 13

1. Un effet est négocié lorsque la transmission se fait :

a) Par endossement et remise de l'effet par l'endosseur à l'endossataire; ou

b) Par simple remise de la lettre si le dernier endossement est en blanc.

2. La négociation a pour effet de conférer à l'acquéreur la qualité de porteur, même si l'effet a été acquis dans des circonstances, y compris les cas d'incapacité ou de fraude, de violence ou d'erreur de quelque nature que ce soit, qui exposeraient l'acquéreur à des actions en revendication ou à des exceptions concernant les obligations dérivant de l'effet.

Article 14

Lorsqu'un effet est remis sans l'endossement nécessaire pour conférer au cessionnaire la qualité de porteur, le cessionnaire peut exiger du cédant qu'il endosse l'effet à son profit.

Article 15

Le porteur d'un effet endossé en blanc peut transformer l'endossement en blanc en endossement nominatif en y ajoutant un ordre de paiement à son nom ou à celui d'une autre personne.

Article 16

Lorsque le tireur, le souscripteur ou l'endosseur, a inséré dans l'effet ou dans l'endos une formule interdisant la transmission, telle que « non transmissible », « non négociable », « non à ordre » ou toute autre expression équivalente, l'effet ne peut être négocié, sauf aux fins d'encaissement.

Article 17

L'endossement conditionnel produit effet aux fins de la négociation de l'effet, que la condition stipulée ait été remplie ou non.

Article 18

L'endossement partiel ne vaut pas comme endossement.

Article 19

Lorsqu'un effet comporte plusieurs endossements, chacun d'eux est présumé, sauf preuve contraire, avoir été effectué dans l'ordre où il figure sur l'effet.

Article 20

1. Lorsqu'un endossement de procuration contient la mention « pour encaissement », « pour dépôt », « valeur en recouvrement », « par procuration » ou toute autre expression équivalente autorisant l'endossataire à encaisser l'effet, l'endossataire :

a) Ne peut endosser l'effet que selon les mêmes modalités; et

b) Peut exercer tous les droits dérivant de l'effet et sera sujet à toutes les actions et exceptions existant contre l'endosseur.

2. L'endosseur de procuration n'est pas obligé envers les porteurs ultérieurs.

Article 21

Lorsqu'un effet est cédé par voie de transmission ou de négociation à un signataire antérieur, celui-ci peut, sous réserve des dispositions de la présente Loi, réémettre l'effet ou le transmettre ou le négocier à nouveau.

Article 22

1. Toute personne qui acquiert un effet par ce qui apparaît, au vu des mentions qui y sont portées, comme une suite ininterrompue d'endossements est réputée en être le porteur, même si l'un des endossements a été contrefait ou a été signé par un représentant sans pouvoirs, à condition toutefois que ladite personne n'ait pas eu connaissance de la contrefaçon ou du défaut de pouvoirs.

2. Lorsque l'endossement a été contrefait ou a été signé par un représentant sans pouvoirs, le tireur, le souscripteur ou la personne dont la signature a été contrefaite ou utilisée par un représentant sans pouvoirs est en droit de réclamer à l'auteur de la contrefaçon ou audit représentant, ainsi qu'à la personne qui a reçu l'effet de l'auteur de la contrefaçon ou du représentant, réparation des dommages qu'il pourrait avoir subis du fait de l'application du paragraphe 1 du présent article.

3. Sous réserve des dispositions des alinéas a et b de l'article 28, un endossement contrefait ou effectué par un représentant sans pouvoirs n'oblige pas la personne dont la signature a été contrefaite ou qui était prétendument représentée.

Chapitre IV. — Droits et obligations**SECTION I : DROITS DU PORTEUR
ET DU PORTEUR PROTÉGÉ***Article 23*

Le porteur d'un effet a tous les droits que la présente Loi lui confère contre les signataires de cet effet.

Article 24

1. Les droits conférés par l'effet au porteur qui n'est pas porteur protégé sont subordonnés :

a) Aux actions en revendication pouvant valablement être exercées sur l'effet par toute autre personne;

b) Aux exceptions pouvant être opposées par tout signataire en vertu d'un contrat ou de la présente Loi.

2. Le signataire d'un effet ne peut invoquer contre un porteur éloigné une exception opposable à la personne à qui il a lui-même cédé l'effet, lorsque cette exception est fondée sur des rapports juridiques indépendants de l'effet.

3. Le signataire d'un effet ne peut opposer au porteur le fait qu'un tiers peut valablement invoquer un droit sur l'effet, à moins que le tiers lui-même n'ait réclaté l'effet au porteur et n'en ait informé ledit signataire.

Article 25

1. Ne peuvent être opposées aux droits du porteur protégé dérivant de l'effet :

a) Les actions en revendication pouvant être exercées sur l'effet par toute autre personne;

b) Les exceptions pouvant être opposées par tout signataire, à l'exclusion des exceptions fondées sur des circonstances entraînant la nullité de l'obligation dudit signataire;

c) Les exceptions fondées sur l'extinction de l'obligation ou l'absence d'obligation découlant du refus d'acceptation ou de paiement de l'effet ou du fait que celui-ci n'a pas été dûment protesté.

2. La remise de l'effet par un porteur protégé n'a pas pour conséquence de transmettre à l'acquéreur les droits du porteur protégé si ledit acquéreur a participé à une transaction pouvant donner naissance à une action ou à une exception relative à l'effet.

Article 26

1. Tout porteur est présumé avoir la qualité de porteur protégé.

2. Lorsque l'existence d'une exception est établie, il appartient au porteur de prouver qu'il a la qualité de porteur protégé.

SECTION 2 : OBLIGATIONS DES SIGNATAIRES**A. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES***Article 27*

1. Nul n'est obligé par un effet s'il ne l'a pas signé.

2. Quiconque signe d'un nom qui n'est pas le sien est obligé comme s'il avait signé de son nom.

3. La signature peut être manuscrite ou s'effectuer par fac-similé, par perforations, par symboles ou par tout autre moyen mécanique.

Article 28

La contrefaçon de signature sur un effet n'oblige pas la personne dont la signature a été contrefaite. Cette personne est néanmoins obligée :

- a) Si elle a ratifié la signature;
- b) Envers un porteur n'ayant pas connaissance de la contrefaçon, si ladite personne a, par son comportement, donné au porteur ou à un endosseur intervenant des raisons de croire que la signature était la sienne ou avait été apposée par un représentant autorisé.

Article 29

1. En cas d'altération du texte d'un effet :
 - a) Les signataires postérieurs à cette altération sont obligés par l'effet dans les termes du texte altéré;
 - b) Les signataires antérieurs le sont dans les termes du texte original, étant entendu toutefois que :
 - i) Tout signataire ayant lui-même procédé à cette altération, l'ayant autorisée ou y ayant consenti, est obligé dans les termes du texte altéré;
 - ii) Tout signataire ayant facilité l'altération par son comportement est obligé dans les termes du texte altéré envers tout porteur n'ayant pas connaissance de l'altération.
2. Aux fins de la présente Loi, est considérée comme altération toute modification de l'engagement écrit assumé à l'égard de l'effet à quelque titre que ce soit, par l'un quelconque de ses signataires.

Article 30

1. L'effet peut être signé par un représentant.
2. Une signature apposée sur un effet par un représentant qui a le pouvoir de signer et qui indique sur l'effet qu'il signe en qualité de représentant oblige la personne représentée et non pas le représentant.
3. Une signature apposée sur un effet par un représentant qui n'a pas le pouvoir de signer ou par un représentant qui a le pouvoir de signer mais qui n'indique pas sur l'effet qu'il signe en qualité de représentant oblige ce représentant et non pas la personne qu'il prétend représenter.
4. Un représentant qui est obligé conformément au paragraphe 3 et qui paie l'effet aura les mêmes droits qu'aurait eus le prétendu représenté s'il avait lui-même payé cet effet.

Article 31

1. Tout signataire d'une lettre de change ou d'un billet à ordre [excepté le souscripteur] peut s'exonérer totalement ou partiellement de ses obligations par une mention expresse apposée sur l'effet.
2. Cette exonération totale ou partielle ne vaut que pour le signataire qui a apposé la mention.

Article 32

Le signataire d'un effet s'oblige en qualité d'endosseur, à moins que l'effet n'indique clairement qu'il signe en une autre qualité.

Article 33

1. Tous ceux qui ont tiré, accepté, endossé et avalisé une lettre de change sont obligés conjointement et solidairement.
2. Tous ceux qui ont souscrit, endossé et avalisé un billet à ordre sont obligés conjointement et solidairement.

B. — OBLIGATIONS DU TIREUR

Article 34

Le tireur s'engage, en cas de refus d'acceptation ou de refus de paiement de la lettre de change dûment constaté par un protêt, à payer le montant de la lettre, ainsi que tous les intérêts et frais qui peuvent être réclamés en vertu des articles 67 *b* ou 68, au porteur ou à quiconque, ayant signé la lettre après le tireur, est en possession de cette lettre et est libéré des obligations qui en découlent conformément aux articles 69 2), 70, 71 ou 76.

C. — OBLIGATIONS DU SOUSCRIPTEUR

Article 34 bis

Le souscripteur s'engage à payer au porteur :

- a) A l'échéance, le montant du billet;
- b) Après l'échéance, le montant du billet ainsi que tous les intérêts et frais qui peuvent être réclamés en vertu des articles 67 *b* ou 68.

D. — OBLIGATIONS DU TIRÉ ET DE L'ACCEPTEUR

Article 35

1. Le tiré n'est pas obligé par la lettre de change tant qu'il ne l'a pas acceptée.
2. L'émission d'une lettre de change ou son endossement ne vaut pas transfert ou cession au porteur de fonds se trouvant entre les mains du tiré.

Article 36

L'accepteur s'engage à payer au porteur :

- a) A l'échéance, le montant de la lettre de change;
- b) Après l'échéance, le montant de la lettre de change ainsi que tous les intérêts et frais qui peuvent être réclamés en vertu des articles 67 *b* et 68.

Article 37

L'acceptation est écrite sur la lettre de change et peut être exprimée soit par la simple signature du tiré, soit par sa signature accompagnée du mot « accepté » ou toute autre expression équivalente.

Article 38

1. Une lettre de change peut être acceptée :
 - a) Avant sa signature par le tireur, ou alors qu'elle demeure incomplète à d'autres égards;
 - b) Avant, à ou après l'échéance, ou après avoir été refusée à l'acceptation ou au paiement.
2. Lorsqu'une lettre de change payable à un certain délai de vue est acceptée et que l'accepteur n'a pas indiqué la date de son acceptation, le tireur, avant l'émission de la lettre, ou le porteur peuvent y inscrire la date de l'acceptation.

3. Lorsqu'une lettre de change payable à un certain délai de vue est refusée à l'acceptation ou au paiement et que le tiré l'accepte ultérieurement, le porteur est en droit d'exiger que l'acceptation soit datée du jour de la présentation au tiré.

Article 39

1. L'acceptation peut être soit pure et simple, soit avec réserve.
2. Par une acceptation pure et simple, le tiré s'engage à payer la lettre de change selon les termes de la lettre.
3. Par une acceptation avec réserve, le tiré s'engage à payer la lettre de change selon les termes expressément indiqués dans son acceptation. Constituent notamment une acceptation avec réserve :
 - a) L'acceptation conditionnelle : l'accepteur ne paiera que si la condition stipulée dans l'acceptation est remplie;
 - b) L'acceptation partielle : l'acceptation ne porte que sur une partie du montant de la lettre;
 - c) L'acceptation comportant une réserve quant au lieu : l'acceptation indique un lieu de paiement autre que celui qui est indiqué sur la lettre ou, en l'absence d'une telle indication, un lieu autre que l'adresse indiquée sur la lettre comme étant celle du tiré;
 - d) L'acceptation comportant une réserve quant à sa durée de validité;
 - e) L'acceptation donnée par un ou plusieurs tirés mais pas par tous.

Article 40

1. Le porteur peut refuser une acceptation avec réserve autre qu'une acceptation partielle [ou une acceptation comportant une réserve quant au lieu du paiement]. En pareil cas, la lettre de change est considérée comme refusée à l'acceptation.
2. Lorsqu'il a été donné à un porteur une acceptation avec réserve autre qu'une acceptation partielle [ou une acceptation comportant une réserve quant au lieu du paiement], le tireur et tout endosseur ou avalis-

seur n'y ayant pas expressément consenti sont libérés de leur obligation à raison de la lettre de change.

3. Lorsque le tiré donne une acceptation partielle, la lettre de change est considérée comme refusée à l'acceptation pour la partie du montant qui n'a pas été acceptée.

E. — OBLIGATIONS DE L'ENDOSSEUR

Article 41

L'endosseur s'engage, en cas de refus d'acceptation ou de paiement de la lettre de change ou de refus de paiement du billet à ordre et si le protêt requis a été dressé, à payer le montant de l'effet ainsi que tous les intérêts et frais qui peuvent être réclamés en vertu des articles 67 ou 68, au porteur ou à quiconque, ayant signé après lui, est en possession de cet effet et est libéré des obligations qui en découlent conformément aux articles 69 2), 70, 71 ou 76.

Article 42

1. Toute personne qui négocie un effet est obligée vis-à-vis de tout porteur ultérieur à raison des dommages que ledit porteur pourrait subir du fait qu'avant la négociation :
 - a) Une signature figurant sur l'effet a été contrefaite ou apposée sans autorisation;
 - b) L'effet a été altéré;
 - c) Un signataire peut valablement invoquer un droit ou opposer une exception;
 - d) La lettre a été refusée à l'acceptation ou au paiement ou le billet a été refusé au paiement.
2. Nul n'est obligé à raison de l'un des vices énumérés au paragraphe 1, si ce n'est à l'égard d'un porteur ayant reçu l'effet sans avoir connaissance du vice en question.

F. — OBLIGATIONS DE L'AVALISEUR

Article 43

1. Le paiement d'un effet peut être garanti pour tout ou partie de son montant par toute personne; cette personne peut être ou non signataire de l'effet.
2. L'aval est écrit sur l'effet ou sur une allonge. Il est exprimé par les mots « garantie », « aval », « bon pour aval » ou toute autre formule équivalente, accompagnés de la signature de l'avaliseur.
3. L'aval peut indiquer pour le compte de quel signataire il est donné.
4. A défaut de cette indication, l'aval est réputé donné pour le tireur s'il s'agit d'une lettre de change, ou pour le souscripteur s'il s'agit d'un billet à ordre.

Article 44

1. Sauf stipulation contraire de sa part, l'avaliseur est obligé par l'effet dans la même mesure que le signataire dont il s'est porté garant.

2. L'avaliseur est obligé par l'effet même si le signataire dont il s'est porté garant ne l'est pas, sauf si l'absence d'obligation de ce dernier apparaît au vu des mentions portées sur l'effet.

Article 45

Quand il paie l'effet, l'avaliseur peut invoquer les droits y afférents contre le signataire garanti et contre ceux qui sont obligés envers ce dernier en vertu de l'effet.

Chapitre V. — Présentation, refus d'acceptation ou de paiement et recours

SECTION I : PRÉSENTATION À L'ACCEPTATION

Article 46

1. Le porteur doit présenter la lettre de change à l'acceptation :

a) Si le tireur, l'endosseur ou l'avaliseur a stipulé dans la lettre qu'elle doit être présentée à l'acceptation;

b) Si la lettre est tirée à un certain délai de vue;

[c) Si la lettre est payable en un lieu autre que celui de la résidence ou de l'établissement du tiré].

2. Le porteur peut présenter à l'acceptation toute autre lettre de change.

Article 47

1. Le tireur, l'endosseur ou l'avaliseur peut interdire dans la lettre qu'elle soit présentée à l'acceptation ou qu'elle soit présentée avant un terme déterminé ou avant la survenance d'un événement déterminé.

2. Lorsque la lettre de change a été présentée à l'acceptation malgré la stipulation autorisée au paragraphe 1 et que l'acceptation est refusée, le recours faute d'acceptation ne peut être exercé contre le signataire qui a fait la stipulation.

3. L'acceptation donnée par le tiré malgré la défense de présenter la lettre à l'acceptation produira ses effets.

Article 48

La présentation d'une lettre de change à l'acceptation se fait selon les règles suivantes :

a) Le porteur doit présenter la lettre au tiré;

b) La lettre tirée sur plusieurs personnes peut être présentée à l'une quelconque d'entre elles, à moins qu'une stipulation expresse de la lettre n'en dispose autrement;

c) En cas de décès du tiré, la lettre peut être présentée à la personne ou à l'autorité qui, en vertu du droit applicable, est habilitée à administrer sa succession;

d) Lorsque le tiré a été mis en liquidation judiciaire, la lettre peut être présentée à toute personne qui,

en vertu du droit applicable, est habilitée à agir pour le tiré;

e) Lorsque la lettre est payable à jour fixe ou à un certain délai de date, la présentation à l'acceptation doit être faite avant l'échéance;

f) La lettre de change payable à un certain délai de vue doit être présentée à l'acceptation dans un délai d'un an à partir de sa date;

g) Lorsque le tireur, l'endosseur ou l'avaliseur a stipulé dans la lettre une date ou un délai pour la présentation à l'acceptation, la lettre doit être présentée à cette date ou dans ce délai;

h) La lettre de change dans laquelle le tireur, l'endosseur ou l'avaliseur a stipulé qu'elle doit être présentée à l'acceptation mais sans fixer de date ni de délai à cet effet [ou la lettre qui est payable en un lieu autre que celui de la résidence ou de l'établissement du tiré et qui n'est pas payable à un délai de vue] doit être présentée avant l'échéance.

Article 49

L'obligation de présenter à l'acceptation cesse :

a) Lorsque le tiré est décédé ou a été mis en liquidation judiciaire ou n'a pas la capacité requise pour accepter la lettre;

b) Lorsque, avec toute la diligence raisonnable, il est impossible d'effectuer la présentation dans le délai assigné;

c) A l'égard de tout signataire ayant expressément ou tacitement renoncé à la présentation.

Article 50

1. A défaut de présentation à l'acceptation d'une lettre de change qui doit être présentée conformément à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 46, le signataire qui a stipulé la présentation n'est pas obligé par la lettre.

2. A défaut de présentation à l'acceptation d'une lettre de change qui doit être présentée conformément aux alinéas b ou c du paragraphe 1 de l'article 46, le tireur, les endosseurs et les avaliseurs ne sont pas obligés par la lettre de change.

Article 51

1. Il y a refus d'acceptation :

a) Lorsque l'acceptation est refusée à la présentation régulière ou lorsque le porteur ne peut obtenir l'acceptation à laquelle il a droit en vertu de la présente Loi;

b) Lorsqu'il y a dispense de présenter à l'acceptation en vertu de l'article 49, et que la lettre n'est pas acceptée.

2. En cas de refus d'acceptation, le porteur peut, sous réserve des dispositions de l'article 57, exercer immédiatement son droit de recours contre le tireur, les endosseurs et les avaliseurs.

SECTION 2 : PRÉSENTATION AU PAIEMENT

Article 52

1. La présentation d'une lettre de change au paiement est nécessaire pour obliger le tireur, l'endosseur ou l'avaliseur en vertu de la lettre.

2. La présentation d'un billet à ordre au paiement est nécessaire pour obliger l'endosseur ou son avaliseur en vertu du billet à ordre.

3. La présentation au paiement n'est pas nécessaire pour obliger l'accepteur.

Article 53

La présentation d'un effet au paiement se fait selon les règles suivantes :

a) Le porteur de l'effet doit le présenter pour paiement au tiré, à l'accepteur ou au souscripteur, selon le cas;

b) Si une lettre de change a plusieurs tirés ou accepteurs, ou si un billet à ordre a plusieurs souscripteurs, l'effet peut être présenté à l'un quelconque d'entre eux; si le lieu de paiement est stipulé, la présentation doit être faite en ce lieu;

c) En cas de décès du tiré, de l'accepteur, ou du souscripteur, l'effet qui n'indique pas le lieu du paiement doit être présenté à la personne ou à l'autorité qui, en vertu du droit applicable, est habilitée à administrer sa succession;

d) L'effet qui n'est pas payable à vue doit être présenté au paiement soit le jour de son échéance, soit l'un des deux jours ouvrables qui suivent;

e) L'effet qui est payable à vue doit être présenté au paiement dans le délai d'un an à partir de la date indiquée dans l'effet ou, s'il n'est pas daté, dans le délai d'un an à partir de son émission;

f) Un effet doit être présenté au paiement :

- i) Au lieu indiqué dans l'effet;
- ii) A défaut de cette indication, à l'adresse du tiré, de l'accepteur ou du souscripteur indiquée par l'effet;
- iii) A défaut d'indication du lieu de paiement et de l'adresse du tiré, de l'accepteur ou du souscripteur, au principal établissement ou à la résidence du tiré, de l'accepteur ou du souscripteur.

Article 54

1. Le retard dans la présentation au paiement est excusable s'il est dû à un cas de force majeure. Après la cessation de la force majeure, la présentation doit se faire sans retard [dans les... jours].

2. L'obligation de présenter au paiement cesse :

a) Lorsque le tireur, le souscripteur, un endosseur ou un avaliseur dispense expressément ou tacitement de la présentation au paiement; cette dispense n'engage que son auteur;

b) Lorsque l'effet n'est pas payable à vue et que la force majeure persiste au-delà de trente jours à partir de l'échéance;

c) Lorsque l'effet est payable à vue et que la force majeure persiste plus de trente jours après l'expiration du délai prescrit pour la présentation au paiement;

d) Lorsque le tiré ou l'accepteur d'une lettre de change ou le souscripteur d'un billet à ordre a été, après l'émission de l'effet, mis en liquidation judiciaire dans le pays où la présentation doit être faite;

e) En ce qui concerne le billet à ordre, lorsqu'il a été dressé protêt faute d'acceptation;

f) En ce qui concerne le tireur, lorsque le tiré ou l'accepteur n'est pas tenu envers le tireur de payer la lettre et que le tireur n'a aucune raison de croire que la lettre serait payée si elle était présentée.

Article 55

1. A défaut de présentation régulière au paiement, le tireur, les endosseurs et leurs avaliseurs ne sont pas obligés en vertu de la lettre de change.

2. A défaut de présentation régulière au paiement les endosseurs et leurs avaliseurs ne sont pas obligés en vertu du billet à ordre.

Article 56

1. Il y a refus de paiement :

a) Lorsque le paiement est refusé à la présentation régulière ou lorsque le porteur ne peut obtenir le paiement auquel il a droit en vertu de la présente Loi; ou

b) Lorsqu'il y a dispense de présenter au paiement, conformément au paragraphe 2 de l'article 54, et que l'effet demeure impayé après l'échéance.

2. En cas de refus de paiement de la lettre de change, le porteur peut, sous réserve des dispositions de l'article 57, exercer son droit de recours contre le tireur, les endosseurs et les avaliseurs.

3. En cas de refus de paiement du billet à ordre, le porteur peut, sous réserve des dispositions de l'article 57, exercer ses droits de recours contre les endosseurs et leurs avaliseurs.

SECTION 3 : RECOURS

Article 57

En cas de refus d'acceptation ou de paiement d'une lettre de change ou de refus de paiement d'un billet à ordre, le porteur ne peut exercer ses droits de recours qu'après que la lettre de change ou le billet à ordre a été régulièrement protesté, conformément aux dispositions des articles 58 à 61.

Article 58

1. Le protêt peut être dressé sous la forme d'une déclaration écrite sur l'effet, signée et datée par le tiré, l'accepteur, le souscripteur ou, en cas de domiciliation d'un effet, par le domiciliataire, et constatant le refus d'acceptation ou de paiement de l'effet.

2. Dans les cas ci-après, le protêt doit être dressé sous la forme d'un acte authentique répondant aux conditions prévues aux paragraphes 3 et 4 du présent article :

- a) Lorsque la déclaration visée au paragraphe 1 du présent article est refusée ou ne peut être obtenue;
- b) Lorsque l'effet comporte une stipulation de protêt par acte authentique;
- c) Lorsque le porteur ne dresse pas protêt au moyen de la déclaration visée au paragraphe 1 du présent article.

3. Le protêt par acte authentique consiste en une constatation du refus d'acceptation ou de paiement, établie, signée et datée par une personne autorisée à cette fin par les lois du lieu où la lettre ou le billet a été refusé à l'acceptation ou au paiement. Il indique :

- a) Le nom de la personne à la demande de laquelle l'effet est protesté;
- b) Le lieu et la date du protêt;
- c) La cause ou la raison du protêt, la demande faite et, le cas échéant, la réponse donnée, ou le fait que le tiré, l'accepteur ou le souscripteur n'a pu être localisé.

4. Le protêt par acte authentique peut :

- a) Être porté sur l'effet lui-même;
- b) Être établi sous forme de document indépendant, auquel cas il doit clairement identifier l'effet qui en fait l'objet.

Article 59

1. Le protêt faute d'acceptation ou de paiement d'une lettre de change doit être dressé le jour où la lettre est refusée ou l'un des deux jours ouvrables qui suivent.

2. Le protêt faute de paiement d'un billet à ordre doit être dressé le jour où le billet est refusé ou l'un des deux jours ouvrables qui suivent.

[3. Le protêt par acte authentique doit être dressé au lieu où l'effet a été refusé.]

Article 60

1. Si une lettre de change qui doit être protestée pour défaut d'acceptation ou de paiement n'est pas régulièrement protestée, le tireur, les endosseurs et leurs avaliseurs ne sont pas obligés par la lettre.

2. Si un billet à ordre qui doit être protesté pour défaut de paiement n'est pas régulièrement protesté, les endosseurs et leurs avaliseurs ne sont pas obligés par le billet.

Article 61

1. Le retard dans la confection du protêt faute d'acceptation ou de paiement de la lettre ou faute de paiement du billet est excusable s'il est dû à un cas de force majeure. Après la cessation de la force majeure, le protêt doit être dressé sans retard [dans... les jours].

2. L'obligation de dresser protêt faute d'acceptation ou de paiement cesse :

- a) Lorsque le tireur, le souscripteur, un endosseur

ou un avaliseur dispense expressément ou tacitement du protêt; cette dispense n'engage que son auteur;

b) Lorsque la force majeure persiste plus de trente jours à partir de l'échéance ou, s'il s'agit d'un effet payable à vue, lorsque la force majeure persiste plus de trente jours après l'expiration du délai prescrit pour la présentation au paiement;

c) En ce qui concerne le tireur, lorsque : i) le tireur et le tiré sont la même personne; ou ii) le tireur est la personne à laquelle la lettre est présentée au paiement; ou iii) le tireur a contremandé le paiement; ou iv) le tiré ou l'accepteur ne sont pas tenus d'accepter ou de payer la lettre;

d) En ce qui concerne l'endosseur, lorsque l'endosseur est la personne à laquelle l'effet est présenté au paiement;

e) En cas de dispense de la présentation à l'acceptation ou au paiement, conformément aux articles 49 ou 54 2).

Article 62

1. Lorsqu'une lettre de change est refusée à l'acceptation ou au paiement, il doit en être dûment donné avis au tireur, aux endosseurs et à leurs avaliseurs.

2. Lorsqu'un billet à ordre est refusé au paiement, il doit en être dûment donné avis aux endosseurs et à leurs avaliseurs.

3. Cet avis peut être donné par le porteur ou par tout signataire à qui il a été donné avis, ou par tout autre signataire pouvant être tenu de payer l'effet.

4. L'avis produit effet à l'égard de tous les signataires qui ont en vertu de la lettre ou du billet un droit de recours contre le signataire notifié.

Article 63

L'avis du refus d'acceptation ou de paiement peut être donné par écrit ou par oral, sous une forme quelconque, et doit identifier l'effet et indiquer qu'il a été refusé; le simple renvoi de l'effet suffit.

Article 64

L'avis du refus d'acceptation ou de paiement doit être donné dans les deux jours ouvrables qui suivent :

- a) Le jour du protêt ou, en cas de dispense du protêt, le jour du refus d'acceptation ou de paiement;
- b) La réception de l'avis précédent.

Article 65

1. Le retard dans la communication de l'avis est excusable s'il est dû à un cas de force majeure. Après la cessation de la force majeure, l'avis doit être donné avec une diligence raisonnable.

2. L'obligation de donner avis cesse :

a) Lorsque le tireur, un endosseur ou un avaliseur dispense expressément ou tacitement de l'avis; cette dispense n'engage que son auteur;

b) Lorsque la force majeure persiste plus de trente jours après l'expiration du délai dans lequel l'avis aurait dû être donné;

c) En ce qui concerne le tireur, si le tireur et le tiré sont la même personne, si le tireur est la personne à laquelle la lettre de change est présentée à l'acceptation ou au paiement, si le tireur a contremandé le paiement, ou si le tiré ou l'accepteur ne sont pas tenus d'accepter ou de payer la lettre;

d) En ce qui concerne l'endosseur, si l'endosseur est la personne à laquelle l'effet est présenté au paiement.

Article 66

Le porteur qui ne donne pas dûment avis du refus d'acceptation ou de paiement est responsable envers le tireur, les endosseurs et leurs avaliseurs du préjudice qu'ils pourront avoir subi de ce fait [sans que le montant total des dommages-intérêts puisse dépasser le montant de l'effet].

Article 67

Le porteur peut réclamer à tout obligé :

- a) A l'échéance : le montant de l'effet;
- b) Après l'échéance : le montant de l'effet plus un intérêt de (...) pour cent par an en sus du taux d'escompte officiel pratiqué au lieu du paiement [au lieu où le porteur a sa résidence ou son établissement], calculé d'après le nombre de jours et sur la base d'une année de (365) jours, ainsi que les frais du protêt et des avis donnés;
- c) Avant l'échéance : le montant de la lettre de change, déduction faite d'un escompte, pour la période allant de la date du paiement à celle de l'échéance, calculé d'après le taux d'escompte officiel pratiqué à la date du recours au lieu où le porteur a sa résidence ou son établissement.

Article 68

Celui qui a payé l'effet peut réclamer aux signataires obligés envers lui :

- a) L'intégralité de la somme qu'il a dû payer en vertu de l'article 67;
- b) Les intérêts de ladite somme, calculés d'après le taux le plus élevé qui peut être licitement pratiqué au lieu du paiement, à partir du jour où il l'a déboursée;
- c) Les frais qu'il a faits.

Chapitre VI. — Libération des obligations découlant de l'effet

SECTION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 69

1. Un signataire est libéré de ses obligations en vertu de l'effet par :

- a) Le paiement, conformément aux articles 70 à 75 ou 80;
- b) La remise de dette, conformément à l'article 76;

c) Le rachat de l'effet par un signataire antérieur, conformément à l'article 77;

d) La libération d'un signataire antérieur, conformément à l'article 78 1);

e) Le défaut de consentement à une acceptation avec réserve, comme prévu à l'article 40 2).

2. Un signataire est également libéré de ses obligations en vertu de l'effet par tout acte ou convention qui le libérerait de sa dette contractuelle de somme d'argent.

SECTION 2 : PAIEMENT

Article 70

1. Un signataire est libéré des obligations résultant de l'effet lorsqu'il paye au porteur ou à une personne qui a signé l'effet après lui le montant dû conformément aux articles 67 ou 68.

2. La personne qui reçoit le paiement d'un effet conformément au paragraphe 1 remet au payeur l'effet acquitté et tout protêt authentique dont il aurait pu faire l'objet.

Article 71

1. Le porteur peut accepter un paiement partiel du tiré, de l'accepteur ou du souscripteur, auquel cas :

- a) L'accepteur ou le souscripteur est libéré de ses obligations résultant de l'effet à concurrence du paiement;
- b) Il y a refus de paiement pour le surplus.

2. Le tiré, l'accepteur ou le souscripteur qui fait un paiement partiel peut exiger que mention de ce paiement soit faite sur l'effet et que quittance lui en soit donnée.

3. En cas de paiement partiel, le signataire qui paie le solde est libéré de ses obligations découlant de l'effet, et la personne qui reçoit le paiement doit remettre à celui qui l'effectue l'effet acquitté et tout protêt authentique dont il aurait pu faire l'objet.

Article 72

1. Le porteur peut refuser de recevoir le paiement en un lieu autre que celui où l'effet a été dûment présenté au paiement conformément à l'article 53, f.

[2. Si tel est le cas et si le paiement n'est pas effectué au lieu où l'effet a été dûment présenté au paiement conformément à l'article 53, f, on considérera qu'il y a refus de paiement.]

Article 73

1. Lorsque le montant d'un effet a été altéré, celui qui a payé le montant altéré sans avoir eu connaissance de l'altération a le droit de recouvrer le montant dont l'effet a été majoré de celui qui a commis l'altération ou de tout obligé ultérieur, sauf si celui-ci n'avait pas connaissance de l'altération au moment où il a transmis ou négocié l'effet.

2. Dans tous les autres cas d'altération, tels qu'ils sont définis au paragraphe 2 de l'article 29, celui qui a payé un effet altéré sans avoir eu connaissance de l'altération a le droit de recouvrer le montant qu'il a payé de celui qui a commis l'altération ou de tout obligé ultérieur, sauf si celui-ci n'avait pas connaissance de l'altération au moment où il a transmis ou négocié l'effet.

3. Lorsque la signature du tireur ou du souscripteur a été contrefaite, celui qui a payé l'effet sans avoir eu connaissance de la contrefaçon a le droit de recouvrer le montant qu'il a payé de celui qui a contrefait la signature du tireur ou du souscripteur ou de tout obligé ultérieur, sauf si celui-ci n'avait pas connaissance de la contrefaçon au moment où il a transmis ou négocié l'effet.

Article 74

VARIANTE A

1. a) Lorsqu'un effet est payable dans une monnaie qui n'est pas celle qui a cours dans le pays où a lieu le paiement, la somme payable peut être réglée dans la monnaie de ce pays.

b) Lorsqu'un tel effet est payé dans la monnaie qui a cours dans le pays où a lieu le paiement, la somme à payer est calculée d'après le taux de change en vigueur au jour de l'échéance ou, si l'effet le stipule expressément, d'après le taux de change qui y est indiqué.

2. En cas de refus d'acceptation ou de paiement, la somme à payer est payée dans la monnaie qui a cours dans le pays où a lieu le paiement. Dans ce cas, le porteur a la faculté d'exiger de l'obligé que la somme payable soit calculée d'après le taux de change en vigueur au jour du refus d'acceptation ou de paiement, au jour de l'échéance ou au jour du paiement.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque le tireur ou le souscripteur ont stipulé sur l'effet que le paiement sera effectué dans une monnaie déterminée.

Article 74

VARIANTE B

1. Lorsqu'un effet est payable dans une monnaie qui n'est pas celle qui a cours dans le pays où a lieu le paiement, la somme à payer est réglée dans la monnaie indiquée sur l'effet.

2. a) La disposition du paragraphe 1 ne s'applique pas lorsque le tireur ou le souscripteur ont stipulé sur l'effet que le paiement sera effectué dans la monnaie qui a cours dans le pays où a lieu le paiement. Dans ce cas, la somme à payer est calculée d'après le taux de change en vigueur au jour de l'échéance ou, si l'effet le stipule expressément, d'après le taux de change qui y est indiqué.

b) En cas de refus d'acceptation ou de paiement d'un effet contenant cette stipulation, le porteur a la faculté d'exiger de l'obligé que la somme à payer soit calculée d'après le taux de change en vigueur au

jour du refus d'acceptation ou de paiement, au jour de l'échéance ou au jour du paiement.

Article 75

[1. Lorsqu'un signataire offre au porteur de payer le montant dû conformément aux articles 67 et 68, à l'échéance ou après l'échéance, et que le porteur refuse le paiement :

a) Ledit signataire n'est pas tenu de payer des intérêts ni des frais à partir du jour où le paiement a été offert;

b) Tout signataire qui a un droit de recours contre celui qui a offert le paiement n'est pas tenu des intérêts ni des frais.

2. Les dispositions de l'alinéa b du paragraphe 1 s'appliquent également si celui qui offre le paiement au porteur est le tiré.]

SECTION 3 : REMISE DE DETTE

Article 76

1. Le signataire est libéré de ses obligations découlant de l'effet si, à l'échéance ou après l'échéance, le porteur inscrit sur l'effet qu'il renonce purement et simplement à ses droits sur ledit signataire.

2. Le signataire ayant renoncé à ses droits ne perd pas pour autant la propriété de l'effet.

SECTION 4 : RACHAT DE LA LETTRE PAR UN SIGNATAIRE ANTÉRIEUR

Article 77

L'obligé qui devient légitimement porteur de l'effet est libéré de ses obligations découlant de la lettre envers tout signataire qui avait un droit de recours contre lui.

SECTION 5 : LIBÉRATION DES OBLIGATIONS D'UN SIGNATAIRE ANTÉRIEUR

Article 78

1. Lorsqu'un signataire est libéré de ses obligations découlant de l'effet, tout signataire qui avait un droit de recours contre lui est également libéré.

2. Une convention entre le porteur et un obligé qui ne vaut pas libération totale ou partielle n'affecte en rien les droits et les obligations des autres signataires.

Chapitre VII. — Prescription

Article 79

[La loi uniforme comportera vraisemblablement un article sur la prescription des actions et des droits découlant d'un effet de commerce international. La

rédaction d'un tel article pose des problèmes difficiles, car il faut concilier les solutions divergentes adoptées par les divers systèmes juridiques, et elle doit être examinée plus avant. On pense que les propositions se rapportant à ce problème pourront être soumises en temps utile pour pouvoir être examinées par le Groupe de travail.]

Chapitre VIII. — Perte de l'effet

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.

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).

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.

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.

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.

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.

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 tireur 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 béné-

fiataire. 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 pré-

sente 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).]

3. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

PREMIÈRE SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL DES EFFETS DE COMMERCE INTERNATIONAUX

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Ordre du jour provisoire	A/CN.9/WG.IV/WP.1
Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, et commentaire : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/WG.IV/WP.2
Examen du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux : document de travail rédigé par le Secrétaire	A/CN.9/WG.IV/R.1
Projet de rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur sa première session	A/CN.9/WG.IV/CRP.1 et Add.1
Exceptions opposées à un porteur protégé	A/CN.9/WG.IV/CRP.2
Paiements internationaux; révision des règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires : note du Secrétaire général	A/CN.9/L.23

III. — ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL

1. Rapport du Secrétaire général : résumé des observations des membres de la Commission sur les propositions du Rapporteur spécial (A/CN.9/79*)

Introduction

1. A sa première session, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a inscrit l'arbitrage commercial international à son programme de travail, parmi les questions prioritaires.

2. A sa deuxième session, la Commission a désigné M. Ion Nestor (Roumanie) rapporteur spécial chargé d'étudier les problèmes se rapportant à l'application et à l'interprétation des conventions existantes en matière d'arbitrage commercial international ainsi que d'autres problèmes connexes¹. Le Rapporteur spécial a présenté son rapport final à la Commission, à la cinquième session².

3. A la même session, la Commission a examiné ce rapport et a adopté la décision suivante :

« La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

« 1. Prie le Secrétaire général de transmettre aux États membres de la Commission les propositions formulées par le Rapporteur spécial dans son rapport et de les inviter à adresser au Secrétariat :

« a) Leurs observations sur les propositions du Rapporteur spécial, et

« b) Toutes autres suggestions et observations qu'ils pourraient vouloir faire au sujet de l'unification et de l'harmonisation du droit de l'arbitrage commercial international;

« 2. Prie également le Secrétaire général de soumettre à la Commission, à sa sixième session, un rapport dans lequel seraient résumés les commentaires, suggestions et observations des États membres de la Commission et qui contiendrait des propositions concernant les mesures que la Commission pourrait envisager de prendre en vue d'une unification dans le domaine de l'arbitrage commercial international... »

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 18 (A/7618), par. 112; Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970; deuxième partie, II, A.

² Document A/CN.9/64; Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, III.

4. Comme suite à la demande contenue au paragraphe 1 de cette décision, le Secrétaire général a adressé aux États membres de la Commission une note verbale, datée du 23 juin 1972, pour leur transmettre les propositions formulées par le Rapporteur spécial dans son rapport et les inviter à faire connaître à ce sujet leurs observations et propositions en répondant à un questionnaire joint à la note.

5. Les membres suivants de la Commission ont répondu à ce questionnaire : Australie, Belgique, Égypte, France, Hongrie, Japon, Pologne, Roumanie, Tunisie et Union des Républiques socialistes soviétiques.

6. La première partie du présent rapport reproduit les propositions du Rapporteur spécial et les questions qui s'y rapportent dans le questionnaire mentionné au paragraphe 4 et donne un résumé des réponses à ces questions, notamment de tous commentaires, suggestions et observations.

7. La deuxième partie du rapport contient les propositions du Secrétaire général relatives à la poursuite des travaux dans ce domaine de l'unification du droit commercial, conformément au paragraphe 2 de la décision reproduite ci-dessus.

I. — Résumé des observations et propositions faites comme suite aux propositions du Rapporteur spécial

Ratification de la Convention des Nations Unies de 1958

8. Proposition A :

La CNUDCI devrait recommander aux États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier la Convention des Nations Unies de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères ou d'y adhérer.

9. Question 1 : La CNUDCI devrait-elle formuler une recommandation concernant la ratification de la Convention des Nations Unies de 1958?

10. Tous les pays qui ont répondu au questionnaire ont approuvé la proposition du Rapporteur spécial.

11. Question 2 : *Dans l'affirmative, sous quelle forme devrait-elle présenter cette recommandation pour lui donner le plus de poids possible?*

12. Les propositions suivantes ont été faites :

Belgique : le Secrétaire général devrait appeler l'attention des États intéressés sur les avantages que présente la Convention.

France : recommandation émanant de l'Assemblée générale.

Hongrie : le Secrétaire général devrait informer les États intéressés de l'intérêt que présente l'adhésion à la Convention pour le développement du droit international.

Pologne : résolution de l'Assemblée générale ou, tout au moins, résolution de la Commission approuvée par l'Assemblée générale.

Roumanie : résolution de l'Assemblée générale.

Tunisie : résolution de la CNUDCI.

URSS : appel de l'Organisation des Nations Unies.

Ratification de la Convention européenne de 1961

13. Proposition B :

La CNUDCI devrait recommander aux États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international ou d'adhérer à cet instrument.

14. Question 3 : *La CNUDCI devrait-elle formuler une recommandation concernant la ratification de la Convention européenne de 1961?*

15. La Belgique, l'Égypte, la France, la Hongrie, la Pologne et l'URSS ont appuyé la proposition du Rapporteur spécial. L'Australie a exprimé l'avis qu'il ne convenait pas de faire, au stade actuel, une recommandation concernant la ratification de la Convention européenne de 1961, tandis que le Japon a estimé que la CNUDCI ne devrait prendre en considération la proposition B que si elle parvenait à la conclusion que l'unification des règles de l'arbitrage commercial international n'était pas réalisable.

16. Question 4 : *Dans l'affirmative, sous quelle forme devrait-elle présenter cette recommandation pour lui donner le plus de poids possible?*

17. La Belgique, la France, la Hongrie et la Pologne ont apporté à cette question la même réponse qu'à la question 3, reproduite au paragraphe 14 ci-dessus. La Roumanie a été d'avis que la recommandation devrait être formulée dans une résolution émanant de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. De l'avis de l'URSS, la recommandation devrait être formulée par la CNUDCI agissant soit seule, soit en coopération avec d'autres organes des Nations Unies tels que la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Création d'un groupe d'étude pour l'unification des règles de l'arbitrage

18. Proposition C :

La CNUDCI devrait créer un groupe d'étude ou groupe de travail qui, seul ou en collaboration avec les représentants des centres d'arbitrage intéressés, aurait à examiner :

1. L'opportunité d'élaborer un règlement type d'arbitrage contenant les dispositions essentielles que les centres d'arbitrage pourraient introduire dans leurs règlements (A/CN.9/64, par. 180), et

2. La possibilité d'unifier et de simplifier les normes nationales ayant trait à l'arbitrage et à l'exécution des sentences arbitrales, afin de limiter le contrôle judiciaire des sentences arbitrales et de réduire les voies d'attaque en matière d'exequatur. Le Rapporteur spécial estime que la meilleure façon d'atteindre ce but serait délaborer une loi uniforme ou une loi type qui serait applicable aux litiges nés du commerce international et qui contiendrait certaines règles essentielles en ce qui concerne les questions comme la forme de la convention d'arbitrage et ses effets, les principes de la constitution du tribunal d'arbitrage, la possibilité du choix d'un arbitre étranger, le caractère définitif de la sentence arbitrale et la possibilité de choix entre un arbitrage selon le droit strict ou selon l'équité.

19. Question 5 : *La CNUDCI devrait-elle inscrire à son programme de travail l'élaboration d'un règlement type d'arbitrage aux fins énoncées dans la proposition C?*

20. L'Australie, la Belgique, la Hongrie, le Japon, la Pologne, la Roumanie et la Tunisie ont répondu à cette question par l'affirmative. De l'avis de l'URSS, la Commission devrait inscrire à son programme de travail non pas l'élaboration d'un règlement type d'arbitrage mais la question de savoir s'il est opportun d'élaborer un règlement de ce genre. La France s'est prononcée contre la proposition et a estimé que, conformément à la résolution 708 (XXVII) du Conseil économique et social, l'élaboration de règles d'arbitrage devait se faire sur une base régionale.

21. L'Australie et l'URSS ont souligné, dans leur réponse, la nécessité d'une collaboration avec les centres d'arbitrage existants pour l'élaboration d'un règlement type. La Belgique a fait observer que, compte tenu des législations nationales en matière d'arbitrage, les règles uniformes qui pourraient être élaborées en la matière ne devraient avoir le caractère que de simples recommandations et être d'application facultative pour les parties à un règlement d'arbitrage.

22. Question 6 : *La CNUDCI devrait-elle inscrire à son programme de travail l'examen de la possibilité d'unifier et de simplifier les normes nationales d'arbitrage, comme il est suggéré dans la proposition C?*

23. L'Australie, l'Égypte, la Hongrie, le Japon, la Pologne, la Roumanie et la Tunisie ont répondu à cette question par l'affirmative et la Belgique et la France

par la négative. L'URSS a exprimé l'avis que les problèmes auxquels répondait la proposition C pourraient dans une large mesure être résolus par une adhésion plus nombreuse aux Conventions de 1958 et de 1961 mentionnées aux paragraphes 8 et 13 ci-dessus.

24. L'Australie a suggéré qu'au cours de l'examen envisagé on passe en revue les lois uniformes existantes pour voir si les pays à l'intention desquels elles avaient été établies les jugeaient acceptables, et sinon, pour quelles raisons. Elle faisait en même temps observer que toute limitation du contrôle judiciaire, envisagée par le Rapporteur, rencontrerait des résistances dans les pays de *common law*. Comme l'Australie l'indiquait dans sa réponse, le principe général était, dans ces pays, que l'arbitre devait juger selon les règles du droit et, en conséquence, que si les tribunaux l'exigeaient il devait leur soumettre pour décision tous points de droit. En outre, il était d'ordre public dans ces pays que la compétence des tribunaux ne puisse être écartée par un compromis.

25. S'élevant contre la proposition, la France a exprimé l'avis que l'unification des règles nationales en matière d'arbitrage ne pouvait être réalisée à l'échelle mondiale et elle a fait observer que, même à l'échelon régional, les tentatives d'unification avaient souvent échoué. A cet égard, elle a signalé que les pays tardaient à ratifier la Convention européenne portant loi uniforme sur l'arbitrage, élaborée par le Conseil de l'Europe en 1966. La Belgique a également fait observer que cette convention n'avait été signée que par deux États et ratifiée par un seul.

26. Question 7 : *Dans le cas d'une réponse affirmative à la question 5 ou à la question 6 et si on est d'avis que les centres d'arbitrage intéressés devraient coopérer à ces travaux, quels sont les centres dans le pays ou la région de l'auteur de la réponse auxquels il conviendrait de demander leur concours?*

27. Les réponses à cette question ont été les suivantes :

Australie : Chambre de commerce australienne, Commercial Practices Committee du Conseil australien de la Chambre de commerce internationale, Centre CEAEO d'arbitrage commercial;

Belgique : Centre belge pour l'étude de la pratique de l'arbitrage national et international (CEPANI);

Hongrie : Présidium de la Cour d'arbitrage constituée à la Chambre de commerce hongroise;

Pologne : Chambre polonaise de commerce extérieur;

Roumanie : Chambre de commerce roumaine;

URSS : Chambre de commerce et de l'industrie de l'URSS.

Coopération entre les centres d'arbitrage et les autres organisations intéressées

28. Proposition D :

La CNUDCI devrait inviter les gouvernements ainsi que les organisations gouvernementales et non gouvernementales à appuyer et à encourager à

l'avenir l'organisation d'une coopération régulière et systématique établie sur des bases bilatérales aussi bien que multilatérales entre les centres d'arbitrage et d'autres organisations intéressées en vue de parvenir à un meilleur équilibre en matière de recours aux organes d'arbitrage à la fois dans les pays développés et dans les pays en voie de développement, dans le cadre du commerce entre des pays ayant des systèmes économiques différents. En outre, l'Organisation des Nations Unies devrait apporter aux régions dans lesquelles il n'existe pas d'organismes d'arbitrage ou dans lesquelles les organismes existants sont insuffisamment développés l'assistance technique et matérielle nécessaire à la création ou au renforcement de ces organismes.

29. Question 8 : *La CNUDCI devrait-elle, comme l'a suggéré le Rapporteur spécial, se fixer comme tâche de parvenir à un meilleur équilibre en matière de recours aux organismes d'arbitrage?*

30. Tous les pays qui ont répondu au questionnaire, à l'exception de la France, ont répondu à cette question par l'affirmative. Tout en considérant que la Commission devait se fixer pour tâche de parvenir à un meilleur équilibre en matière de recours aux organismes d'arbitrage, la Pologne a exprimé l'avis que « la CNUDCI devait patronner et coordonner les travaux dans ce domaine, ceux-ci devant être effectués directement par les organismes intéressés eux-mêmes ». L'URSS a noté que le développement de la coopération entre les centres d'arbitrage pourrait contribuer à promouvoir le recours à l'arbitrage pour le règlement des litiges nés du commerce international.

31. La France a répondu par la négative, considérant que la CNUDCI ne semblait pas être l'organe le plus approprié pour promouvoir un meilleur équilibre en matière de recours aux organes d'arbitrage. La coopération entre les centres d'arbitrage était essentiellement l'affaire de ces organismes, qui devaient eux-mêmes chercher à la promouvoir. La CNUDCI pouvait recommander aux centres qu'ils appellent et donnent effet à la résolution contenue dans l'Acte final de la Conférence des Nations Unies sur l'arbitrage commercial³ et dans la résolution du Conseil économique et social mentionnée au paragraphe 20 ci-dessus.

³ Le texte de cette résolution est le suivant :

« La Conférence,

« Convaincue qu'outre la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères qui vient d'être conclue et qui contribuera à faire de l'arbitrage un mode de règlement plus efficace des litiges de droit privé, il convient de prendre d'autres mesures dans ce domaine,

« Ayant examiné l'utile exposé analytique du Secrétaire général (document E/CONF.26/6) sur les mesures que l'on pourrait prendre pour faire de l'arbitrage un mode de règlement plus efficace des litiges de droit privé,

« S'étant particulièrement attachée aux suggestions faites dans cet exposé concernant les méthodes par lesquelles les organisations, gouvernementales et autres, intéressées pourraient contribuer, dans la pratique, à rendre l'arbitrage plus efficace,

32. Question 9 : *Si la réponse à la question 8 est affirmative, la promotion de la coopération entre les organismes d'arbitrage serait-elle un moyen approprié de réaliser un meilleur équilibre en matière de recours aux organes d'arbitrage?*

33. Tous les pays ont répondu affirmativement à cette question, sauf la France, dont la réponse est indiquée au paragraphe 31 ci-dessus. La Hongrie a noté que l'on pourrait utilement promouvoir la coopération entre les centres d'arbitrage [en organisant un échange de renseignements et de données d'expérience.

(Suite de la note 3.)

« Exprime les avis suivants sur les principaux sujets traités dans la note du Secrétaire général :

« 1. La Conférence considère qu'une diffusion plus large de renseignements sur les lois relatives à l'arbitrage, ainsi que sur les pratiques et les moyens d'arbitrage, contribue sensiblement au progrès de l'arbitrage commercial; reconnaît que certaines organisations intéressées ont déjà travaillé dans ce domaine; et souhaite que ces organisations poursuivent les activités qu'elles n'auraient pas encore menées à bien, en s'attachant particulièrement à coordonner leur action;

« 2. Elle reconnaît qu'il est souhaitable d'encourager, là où il y aura lieu, la création de nouveaux moyens d'arbitrage et l'amélioration des moyens existants, particulièrement dans certaines régions géographiques et dans certaines branches d'activité; et considère que les organisations intéressées, gouvernementales et autres, qui s'occupent des questions d'arbitrage, peuvent faire œuvre utile dans ce domaine, en veillant dûment à éviter tout double emploi et à s'attacher avant tout aux mesures qui présentent le plus d'utilité pratique pour les régions et les branches d'activité intéressées;

« 3. Elle reconnaît la valeur de l'assistance technique lorsqu'il s'agit de mettre sur pied une législation et des institutions d'arbitrage efficaces; et suggère que les gouvernements et autres organismes intéressés s'efforcent, dans les limites de leurs moyens, de fournir cette assistance à ceux qui la demanderaient;

« 4. Elle reconnaît que les groupes d'étude, cycles d'études ou groupes de travail régionaux peuvent, lorsque les circonstances s'y prêtent, donner de bons résultats; elle estime qu'il faudrait examiner s'il ne serait pas souhaitable que les commissions régionales intéressées de l'ONU, et d'autres organes, convoquent de tels groupes ou cycles d'études, mais elle souligne qu'il importe, ce faisant, d'éviter tout double emploi et tout gaspillage d'efforts et de ressources;

« 5. Elle considère qu'en uniformisant davantage les lois nationales relatives à l'arbitrage on ferait de l'arbitrage un mode de règlement plus efficace des litiges de droit privé; prend note des travaux déjà accomplis dans ce domaine par diverses organisations et suggère, pour compléter les efforts de ces organisations, que l'on s'attache dûment à définir les sujets qui se prêtent à des lois types d'arbitrage et à prendre d'autres mesures qui encouragent la mise au point de ces lois;

« Souhaite que l'Organisation des Nations Unies, par l'intermédiaire de ses organes compétents, prenne les dispositions qu'elle jugera bon pour que l'on étudie plus avant les mesures à prendre pour faire de l'arbitrage un mode de règlement plus efficace des litiges de droit privé, en faisant appel aux services des organes régionaux et des organisations non gouvernementales, ainsi qu'aux autres institutions qui pourraient être créées à l'avenir;

« Suggère que, ce faisant, on veille à bien coordonner les efforts, à éviter tout double emploi et à tenir compte des considérations budgétaires;

« Prie le Secrétaire général de communiquer la présente résolution aux organes compétents de l'Organisation des Nations Unies. »

34. Question 10 : *Existe-t-il, dans le pays ou la région de l'auteur de la réponse, un centre d'arbitrage ou autre organisme s'occupant d'arbitrage commercial international qui pourrait utilement coopérer à cette fin? Dans l'affirmative, quel est cet organisme?*

35. Les réponses suivantes ont été données :

Australie : Centre CEAEO d'arbitrage commercial;

Belgique : Centre belge pour l'étude de la pratique de l'arbitrage national et international (CEPANI);

France : Chambre de commerce internationale;

Hongrie : Présidium de la Cour d'arbitrage constituée à la Chambre de commerce hongroise;

Japon : Association japonaise d'arbitrage commercial;

Pologne : Chambre polonaise de commerce extérieur;

Roumanie : Chambre de commerce roumaine;

URSS : Chambre de commerce et d'industrie de l'URSS.

36. Question 11 : *Si un tel organisme n'existe pas, serait-il utile d'en créer un? Dans l'affirmative, cet organisme devrait-il être créé à l'échelon national ou régional?*

37. L'Égypte a déclaré qu'il n'existait pas chez elle de centre d'arbitrage s'occupant d'arbitrage commercial international.

38. Question 12 : *Dans quelle mesure et de quelle façon la CNUDCI pourrait-elle aider les gouvernements intéressés à créer de nouveaux centres d'arbitrage ou, le cas échéant, à renforcer ceux qui existent déjà?*

39. L'Australie a estimé que la CNUDCI devrait pouvoir apporter une aide en donnant des conseils au sujet de l'établissement d'un centre type et des renseignements sur le fonctionnement, les procédures et l'expérience des centres analogues dans d'autres pays. La France a exprimé l'avis que, outre le rôle important qui incombait aux commissions économiques dans ce domaine, il serait souhaitable que l'Organisation des Nations Unies fournisse une assistance technique et du matériel aux pays intéressés, et également diffuse de la documentation, organise des séminaires destinés aux arbitres et offre des bourses dans les principaux centres d'arbitrage. En outre, la France a indiqué que la Chambre de commerce internationale pourrait également aider les pays intéressés en créant un plus grand nombre de comités nationaux et en fournissant l'assistance de son secrétariat international. La Belgique et la Roumanie ont suggéré l'octroi d'une assistance technique de la part de l'Organisation des Nations Unies. La Roumanie a, pour sa part, également suggéré que la Commission et, d'une manière plus générale, l'Organisation des Nations Unies recommandent aux gouvernements d'encourager l'établissement d'une coopération régulière et systématique entre les différents centres d'arbitrage existants et de créer de nouveaux centres d'arbitrage dans les pays où il n'en existe pas.

Création d'une organisation internationale de l'arbitrage commercial

40. *Proposition E :*

La CNUDCI devrait encourager et parrainer la création, par les organisations non gouvernementales, d'une organisation internationale de l'arbitrage commercial. Cette organisation aurait pour principal objet de promouvoir, sur le plan mondial, la coopération entre les organismes qui s'occupent d'arbitrage commercial international; quant aux travaux qu'une telle organisation pourrait entreprendre, il s'agirait d'assurer de façon permanente cette coopération, de créer un centre de documentation et d'information, de publier une revue internationale, de mettre au point des projets de loi concernant l'arbitrage commercial international et de soumettre ces projets, une fois mis au point, à la CNUDCI, d'assurer l'organisation de congrès et de colloques et d'uniformiser les règles de procédure des centres d'arbitrage permanents. Cette organisation ne disposerait d'aucun pouvoir exécutif à l'égard de ses organisations membres et ne porterait pas atteinte à la coopération bilatérale ou à celle multilatérale à l'échelle régionale.

41. Question 13 : *La CNUDCI devrait-elle s'employer à promouvoir la coopération entre les organismes d'arbitrage?*

42. L'Australie, la Belgique, l'Égypte, la Hongrie, le Japon, la Pologne et la Roumanie ont répondu affirmativement à cette question. La France a estimé que la Commission devait se borner à encourager la coopération entre les organismes d'arbitrage. Selon l'URSS, la proposition visant à ce que l'on étudie les moyens de promouvoir la coopération entre les organismes d'arbitrage était, en principe, digne d'attention.

43. Question 14 : *Si la réponse à la question 13 est affirmative, la création d'une organisation internationale de l'arbitrage commercial par des organisations non gouvernementales serait-elle le moyen approprié de réaliser cet objectif?*

44. L'Égypte, la Hongrie, la Roumanie et la Tunisie ont répondu affirmativement à cette question. L'Australie a également approuvé, en principe, l'idée de créer une organisation internationale de l'arbitrage commercial, faisant toutefois observer qu'avant de prendre une position définitive elle devrait examiner la question du financement de cette organisation et celle de savoir si l'organisation aurait un caractère gouvernemental, non gouvernemental ou mixte.

45. La Pologne a exprimé l'avis que les organismes intéressés devraient être encouragés à créer une organisation internationale de l'arbitrage commercial. L'URSS a souligné qu'au quatrième Congrès international d'arbitrage, tenu à Moscou en octobre 1972, il avait été créé un comité international d'organisation pour préparer le cinquième Congrès; ce comité avait été notamment chargé d'établir un rapport sur les modes de coopération les plus efficaces entre les organismes

d'arbitrage et autres organismes s'occupant d'arbitrage, en ce qui concerne l'échange de renseignements et de données sur le développement de l'arbitrage commercial international⁴.

46. La Belgique s'est prononcée contre la création d'une organisation internationale de l'arbitrage commercial. Selon la France, la Commission ne devait pas promouvoir directement ni patronner une organisation mondiale. Si toutefois une telle organisation était créée, elle devrait être non gouvernementale comme les organismes existants qui la créeraient et qui y deviendraient parties.

47. Question 15 : *Si la réponse à la question 14 est affirmative, cette organisation devrait-elle avoir pour fonctions celles qui sont énoncées dans la proposition E ou devrait-elle en avoir d'autres?*

48. Selon l'Égypte, la Hongrie, la Pologne et la Tunisie, l'organisation internationale envisagée devrait avoir pour fonctions celles que le Rapporteur spécial avait indiquées dans la proposition E reproduite au paragraphe 40 ci-dessus. D'après la Roumanie, les fonctions de l'organisation devraient se limiter, au début de ses activités, aux fonctions énoncées dans la proposition du Rapporteur spécial; ultérieurement, l'organisation pourrait poursuivre les tâches que, compte tenu de l'expérience acquise entre-temps, les organisations non gouvernementales participantes souhaiteraient lui confier. Selon les observations de l'Australie, les fonctions proposées par le Rapporteur spécial semblaient adéquates mais il y avait lieu de les examiner plus avant. De l'avis de la France, l'organisation internationale considérée pourrait être un centre permanent de documentation et d'information.

49. Question 16 : *Si la création d'une organisation internationale ne paraît pas être le meilleur moyen de promouvoir la coopération entre les centres d'arbitrage, faudrait-il envisager d'autres méthodes ou d'autres moyens?*

50. La Belgique a suggéré que les congrès d'arbitrage (voir les observations de l'URSS mentionnées au paragraphe 45 ci-dessus) se tiennent sous les auspices de la CNUDCI et qu'ils soumettent leurs décisions à la Commission. La France a souligné que les problèmes que le Rapporteur spécial avait mis en lumière dans son rapport semblaient être le résultat de disparités et de lacunes existant dans certaines régions en matière d'arbitrage international. De l'avis de la France, c'était au niveau des commissions économiques régionales et d'autres organisations régionales que l'on pouvait le mieux étudier ces disparités et ces lacunes. La Roumanie a suggéré que la CNUDCI envisage d'entreprendre elle-même certaines des tâches que l'on suggérerait de confier à l'organisation internationale.

⁴ Il est à noter à cet égard que, avec le consentement du secrétariat de la CNUDCI, le secrétariat du Congrès a fait distribuer aux participants le rapport du Rapporteur spécial. Le Rapporteur spécial a présenté ce rapport au Congrès.

*Publication des sentences arbitrales*51. *Proposition F :*

L'Organisation des Nations Unies devrait publier un recueil des sentences arbitrales les plus significatives pour le commerce international.

52. Question 17 : *L'Organisation des Nations Unies devrait-elle publier les sentences arbitrales rendues dans le domaine du commerce international?*

53. L'Égypte, la Hongrie, la Pologne, la Roumanie et la Tunisie ont répondu affirmativement à cette question. De l'avis de la France, il serait souhaitable que l'ONU ou l'organisation mondiale envisagée publie les sentences arbitrales rendues dans le domaine du commerce international. La Belgique et le Japon ont été également d'avis que l'Organisation des Nations Unies devrait publier ces sentences arbitrales, mais seulement lorsque les parties au règlement d'arbitrage ne s'y opposeraient pas. L'URSS a suggéré que la question de la publication des sentences arbitrales soit examinée compte tenu des réponses aux questions reproduites dans les paragraphes 29, 30, 33 et 34 ci-dessus. L'Australie a indiqué qu'elle ne pourrait se prononcer qu'une fois qu'il aurait été répondu aux questions de savoir a) à qui incomberaient les frais de cette publication et b) comment l'Organisation des Nations Unies se procurerait les sentences.

54. Question 18 : *Si la réponse à la question 17 est affirmative, son auteur pourrait-il communiquer ou faire communiquer à l'Organisation des Nations Unies le texte des sentences rendues dans son pays?*

55. La Belgique a accepté de communiquer les sentences rendues par l'intermédiaire du CEPANI (Centre belge pour l'étude de la pratique de l'arbitrage national et international). La France a déclaré qu'elle ne pourrait soumettre que le texte des jugements rendus par les tribunaux français en appel de sentences arbitrales ainsi que le texte des sentences arbitrales que les tribunaux d'arbitrage institutionnalisés voudraient bien lui communiquer. La Hongrie a déclaré que la Cour d'arbitrage constituée à la Chambre de commerce hongroise était disposée à fournir à l'Organisation des Nations Unies une série de sentences qui pourraient être publiées. La Roumanie s'est déclarée d'accord pour que les sentences arbitrales soient communiquées à l'Organisation des Nations Unies.

Questions relatives aux activités de la CNUDCI dans le domaine de l'arbitrage commercial international

56. Question 19 : *Quelles mesures, autres que celles qui sont mentionnées dans les propositions du Rapporteur spécial, la CNUDCI devrait-elle prendre afin de promouvoir l'unification et l'harmonisation du droit de l'arbitrage commercial international?*

Question 20 : *Quelles autres suggestions et observations l'auteur de la réponse aurait-il à formuler en ce qui concerne l'unification et l'harmonisation du droit dans ce domaine?*

57. Selon la Belgique, l'Organisation des Nations Unies devrait prendre toutes mesures appropriées pour promouvoir et faciliter l'arbitrage international sans créer toutefois de nouveaux instruments internationaux. La France a été aussi d'avis qu'il existait déjà suffisamment d'instruments internationaux en la matière et qu'il ne semblait donc pas souhaitable, du moins pour le moment, de proposer l'élaboration de nouveaux instruments. En outre, la France a estimé que, en donnant à l'arbitrage un caractère institutionnel, on en avait modifié le caractère contractuel initial et porté atteinte au libre choix des arbitres; il convenait donc d'examiner s'il ne serait pas préférable que la CNUDCI encourage le recours aux tribunaux nationaux en ce qui concernait le règlement des différends commerciaux internationaux. La Roumanie a suggéré d'examiner la possibilité et l'opportunité d'étendre le champ d'application géographique de la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international.

II. — Travaux futurs

58. Ainsi qu'il ressort de la première partie du présent rapport, toutes les propositions du Rapporteur spécial ont été approuvées par la majorité des États ayant répondu au questionnaire mentionné au paragraphe 4 ci-dessus. Cela étant, la Commission voudra peut-être voir si, au cas où l'on chercherait à appliquer simultanément toutes les propositions du Rapporteur spécial, la Commission et son secrétariat n'auraient pas à faire face à des travaux préparatoires et de fond trop importants, compte tenu de la priorité accordée à d'autres points de l'ordre du jour. La Commission pourrait donc vouloir examiner à quelles propositions il y aurait lieu de donner suite dès à présent.

59. Une des propositions du Rapporteur spécial que la Commission pourrait envisager d'examiner au stade actuel est celle qui tend à promouvoir la ratification de la Convention des Nations Unies de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (proposition A). On sait (voir par. 10 ci-dessus) que cette proposition a été appuyée par tous les États ayant répondu au questionnaire.

60. A cet égard, la Commission pourrait envisager de rappeler que, conformément à une décision qu'elle avait prise à sa première session⁵, le Secrétaire général a, dans une note verbale adressée aux États Membres de l'Organisation des Nations Unies, appelé leur attention sur la Convention des Nations Unies de 1958 et les a invités à examiner la possibilité d'adhérer à cet instrument. En recommandant aux États Membres d'adhérer à la Convention, comme l'ont proposé certains États, le Secrétaire général se bornerait donc à

⁵ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-troisième session, Supplément n° 16 (A/7216), par. 33; Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970, deuxième partie, I, A.

répéter ce qui a été déjà fait. Compte tenu des conséquences favorables qu'une acceptation plus large de la Convention de 1958 pourrait avoir du point de vue de l'unification du droit de l'arbitrage commercial international, la Commission pourrait envisager de demander à l'Assemblée générale d'adopter, à sa vingthuitième session, une résolution recommandant aux États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier la Convention des Nations Unies de 1958 ou d'y adhérer.

61. Le Rapporteur spécial a également proposé de promouvoir la ratification de la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international (proposition B). Cette proposition (voir par. 13 ci-dessus) a été appuyée par tous les États de la région qui ont répondu. Il est douteux que la procédure suggérée en ce qui concerne la Convention des Nations Unies de 1958 puisse être également utilisée pour promouvoir l'acceptation de la Convention européenne de 1961. Cette dernière convention a été élaborée sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe; les États qui peuvent devenir parties à cet instrument sont les membres de la Commission économique et les États admis à la Commission à titre consultatif ou admis à participer à certaines des activités de cet organe.

62. Il semblerait donc plus approprié d'inviter la Commission économique pour l'Europe à recommander aux États ayant qualité pour devenir parties à la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international de ratifier cet instrument ou d'y adhérer ou de prendre toutes mesures appropriées à cette fin.

63. Le Rapporteur spécial a suggéré, dans la proposition C (voir par. 18 ci-dessus), que la Commission établisse un groupe d'étude (ou groupe de travail) pour examiner la question de savoir dans quelle mesure il serait souhaitable d'élaborer un règlement type d'arbitrage que les centres d'arbitrage pourraient introduire dans leurs règlements. Dans son questionnaire, le Secrétaire général a posé aux membres de la Commission la question de savoir si la CNUDCI devrait inscrire à son programme de travail l'élaboration d'un règlement type. Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 20 ci-dessus, cette proposition a été approuvée par tous les pays, sauf deux, dont l'un s'est prononcé pour la proposition du Rapporteur spécial tendant à examiner l'opportunité d'élaborer un règlement type et l'autre a estimé que c'était aux commissions économiques régionales qu'il appartenait d'élaborer des règles uniformes.

64. Il y a lieu de rappeler à cet égard qu'il existe deux règlements d'arbitrage élaborés par des commissions économiques régionales : le Règlement européen d'arbitrage, élaboré en 1966 par la Commission économique pour l'Europe et le Règlement de la CEAO élaboré en 1966 par la Commission économique pour l'Asie et l'Extrême-Orient. Aucun de ces deux règlements uniformes n'a été destiné à remplacer en totalité ou en partie les règlements des centres d'arbitrage existants; ils sont destinés à être utilisés dans des procé-

dures arbitrales *ad hoc*, lorsque les parties décident d'y avoir recours⁶.

65. Compte tenu de l'expérience acquise en ce qui concerne ces règlements uniformes régionaux, la Commission pourrait examiner la question de savoir si l'élaboration d'un règlement d'arbitrage d'application universelle dans des procédures arbitrales *ad hoc* ne serait pas le meilleur moyen de donner suite à la proposition C.1 du Rapporteur spécial. Il semblerait qu'un tel règlement pourrait être immédiatement utilisé dans l'arbitrage *ad hoc*, si les parties en décident ainsi. En outre, ces règles uniformes destinées à l'arbitrage *ad hoc* pourraient se révéler utiles si l'on décidait ultérieurement d'accorder plus d'attention à l'harmonisation des règlements des centres d'arbitrage existants. Ainsi, même avant d'être adoptées par les centres d'arbitrage existants, ces règles uniformes pourraient contribuer à l'unification de l'arbitrage commercial, non seulement dans les régions où un règlement d'arbitrage uniforme et des centres d'arbitrage existent déjà mais également dans d'autres pays et régions et dans le commerce interrégional.

66. Si elle approuvait les considérations exposées au paragraphe précédent, la Commission pourrait envisager de prier le Secrétaire général d'élaborer, en consultation avec les commissions économiques de l'Organisation des Nations Unies et les centres d'arbitrage internationaux existants, et compte dûment tenu des règlements d'arbitrage de la CEE et de la CEAO, un projet de règles d'arbitrage uniformes d'application facultative dans le domaine du commerce international. Une fois ce projet élaboré, la Commission pourrait envisager de créer un groupe de travail de l'arbitrage commercial international pour examiner le projet et faire des recommandations à la Commission.

67. L'élaboration d'un règlement uniforme d'application universelle, selon qu'il est suggéré aux paragraphes 65 et 66 ci-dessus, pourrait également contribuer à l'application d'une autre des propositions du Rapporteur spécial, selon laquelle la Commission devrait promouvoir un meilleur équilibre en matière de recours aux organes d'arbitrage à la fois dans les pays développés et dans les pays en voie de développement, dans le cadre du commerce entre des pays ayant des systèmes économiques différents (voir la proposition D, par. 28 ci-dessus). Le règlement uniforme envisagé, comme les règlements de la CEE et de la CEAO, contiendrait vraisemblablement des dispositions (de caractère supplétif jouant en l'absence d'accord entre les parties) sur le lieu de l'arbitrage et la désignation des arbitres, qui accorderaient l'attention voulue à la question du recours aux autorités chargées de cette désignation et aux centres d'arbitrage internationaux pouvant connaître des différends du commerce international. On peut penser que l'utilisation d'un règlement susceptible d'une application universelle contribuerait

⁶ Il convient de noter que les accords commerciaux passés en 1972 entre les États-Unis et l'URSS et entre les États-Unis et la Pologne prévoient que les différends entre les parties à un contrat seront réglés par voie d'arbitrage sur la base du Règlement européen.

à un meilleur équilibre pour ce qui est du recours à des arbitres de diverses régions du monde et peut-être aussi pour ce qui est du recours aux organismes d'arbitrage existants.

68. Compte tenu des considérations exposées au paragraphe 58 ci-dessus, la Commission pourrait envisager d'examiner à une session ultérieure quels autres travaux elle pourrait entreprendre dans ce domaine.

2. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Arbitrage commercial international : proposition du Groupe de rédaction	A/CN.9/VI/CRP.2

IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) [Genève, 25 septembre-6 octobre 1972] (A/CN.9/74*)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-9
I. — RÈGLES FONDAMENTALES RÉGISSANT LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	10-37
A. — Introduction	10-13
B. — Règles unifiées concernant la responsabilité du transporteur en cas de manquement à ses obligations	14-22
C. — Le « catalogue des exonérations »	23-25
D. — Règle unifiée concernant la charge de la preuve	26-27
E. — Groupe de rédaction	28
F. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	29-37
II. — CLAUSES COMPROMISSOIRES	38-52
A. — Introduction	38-40
B. — Examen de la question des clauses compromissaires à la quatrième session	41-46
C. — Groupe de rédaction	47
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	48-52
III. — TRAVAUX FUTURS	53-58

Introduction

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a été créé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), à sa deuxième session, tenue en mars 1969. Le Groupe de travail, dont la composition a été élargie en vertu d'une décision prise par la Commission à sa quatrième session, comprend maintenant les 21 pays suivants, membres de la Commission : Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Pologne, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Union des Républiques socialistes soviétiques et Zaïre.

2. Le Groupe de travail, à sa troisième session (31 janvier-11 février 1972), a examiné les sujets ci-après : I. — Durée de la responsabilité du transporteur

(avant et pendant le chargement; pendant et après le déchargement); II. — Responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; III. — Clauses attributives de juridiction figurant dans les connaissements; IV. — Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur¹. A la fin de sa troisième session, le Groupe de travail a noté qu'il n'avait pas été en mesure de prendre des décisions définitives sur toutes les questions qu'il avait été chargé d'examiner à cette même session, et qu'il serait souhaitable de lui permettre de tenir une session spéciale pour achever l'examen des questions restantes, la priorité devant être donnée à la

¹ Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session, tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV) [ci-après abrégé comme suit : Groupe de travail, rapport sur la troisième session].

* 12 octobre 1972.

question fondamentale de la responsabilité du transporteur². La CNUDCI, à sa cinquième session, qu'elle a tenue du 10 avril au 5 mai 1972, a prié le Secrétaire général de convoquer une session extraordinaire du Groupe de travail à Genève pendant deux semaines, si possible pendant l'automne 1972, pour qu'il termine ses travaux dans les domaines où il n'avait pas pu les achever à sa troisième session³.

3. En conséquence, le Groupe de travail a tenu sa quatrième session (extraordinaire) à Genève, du 25 septembre au 6 octobre 1972.

4. Vingt pays membres du Groupe de travail étaient représentés à cette session⁴. Y ont également participé des observateurs du Mexique et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de la marine marchande, Union internationale d'assurances transports, Comité maritime international.

5. Le Groupe de travail a élu par acclamation le Bureau suivant :

Président : M. José Domingo Ray (Argentine);

Vice-Président : M. Stanislaw Suchorzewski (Pologne);

Rapporteur : M. Mohsen Chafik (Égypte).

6. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :

- a) Ordre du jour provisoire et annotations (A/CN.9/WG.III/WP.8);
- b) Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur : document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.6);
- c) Clauses compromissoires : document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.7);
- d) Réglementation internationale des transports maritimes : rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session (31 janvier-11 février 1972) [A/CN.9/63*];
- e) Responsabilités du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées; connaissements : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/63/Add.1**);
- f) Réponses au questionnaire sur les connaissements et études présentées par des gouvernements pour examen par le Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1/Vol. I-III).

² Groupe de travail, Rapport sur la troisième session, par. 72.

³ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session (1972), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17*, (A/8717) [ci-après dénommé CNUDCI, rapport sur la cinquième session (1972)]; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A*, par. 51.

⁴ Tous les pays membres du Groupe de travail étaient représentés, à l'exception du Zaïre.

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*.

** *Ibid.*, annexe.

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après :

1. Ouverture de la session.
2. Élection du bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Examen des questions de fond que le Groupe de travail a choisi, à sa troisième session, d'examiner à sa session extraordinaire.
5. Travaux futurs.
6. Adoption du rapport.

8. Le Groupe de travail a utilisé comme documents de travail les documents ci-après, qui sont joints en annexe au présent rapport :

Annexe I. — Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur : document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.6*) et

Annexe II. — Clauses compromissoires dans les connaissements : document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.7**).

9. Le Groupe de travail a pris des décisions sur les sujets ci-après : I. — Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur; II. — Clauses compromissoires; III. — Travaux futurs.

I. — Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur

A. — INTRODUCTION

10. Dans la résolution dans laquelle la CNUDCI a défini les questions que le Groupe de travail devrait examiner, la Commission concluait que l'examen des règles et pratiques relatives aux connaissements :

« devrait avoir pour but principal l'élimination des incertitudes et ambiguïtés actuelles et la réalisation d'une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire de la marchandise et le transporteur, avec des dispositions appropriées concernant la charge de la preuve; en particulier les domaines suivants, entre autres, devraient être examinés en vue de la révision et du développement des règles : ...

« b) Le système de responsabilités et d'obligations, ainsi que de droits et d'exonérations, qui figure dans les articles 3 et 4 de la Convention amendée par le Protocole, et leur interaction, ainsi que l'élimination ou la modification de certaines exonérations de responsabilité du transporteur;

« c) La charge de la preuve... »⁵.

* Reproduit dans le présent volume, ci-dessous (deuxième partie, IV, 2).

** Reproduit dans le présent volume, ci-dessous (deuxième partie, IV, 3).

⁵ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième*

11. Au titre du programme de travail établi par le Groupe de travail, le Secrétaire général a été prié d'établir un rapport analysant les « diverses manières possibles d'aborder les décisions de principe fondamentales qu'il faut prendre pour atteindre les buts... en particulier en vue d'assurer une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire de la marchandise et le transporteur... »⁶. L'étude demandée a été présentée par le Secrétaire général dans le rapport que le Groupe de travail a examiné à sa troisième session⁷.

12. A sa troisième session, le Groupe de travail a examiné les diverses manières possibles d'atteindre les objectifs énoncés dans la résolution de la CNUDCI (par. 10 ci-dessus). Les échanges de vues sur les diverses considérations sont résumés dans le rapport sur cette session⁸. Le rapport contenait la conclusion suivante :

« 69. En conclusion, la plupart des représentants ont été d'avis que les travaux futurs devraient porter surtout sur les points suivants :

« a) Maintien du principe énoncé dans les Règles de La Haye, selon lequel la responsabilité du transporteur doit être fondée sur la faute;

« b) Simplification et renforcement du principe ci-dessus, par exemple par la suppression ou la modification des exonérations qui déchargent le transporteur de sa responsabilité en cas de négligence ou de faute de la part de ses employés ou préposés [voir art. 4, par. 2, al. a et b];

(Suite de la note 5.)

session, Supplément n° 18 (A/8417) [ci-après abrégé comme suit : CNUDCI, Rapport sur la quatrième session (1971)], par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, II, A*. En définissant le domaine de travail dans sa résolution, la CNUDCI citait la résolution adoptée en 1970 par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED. Dans cette résolution, le mot « Convention » désigne la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements [Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764; reproduit dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international, vol. II, chap. II, 1* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3)], souvent dénommée Convention de Bruxelles de 1924. Les dispositions de fond sont fréquemment désignées par l'expression « Règles de La Haye ».

⁶ Ce programme de travail a été approuvé par la Commission à sa quatrième session : CNUDCI, Rapport sur la quatrième session (1971), par. 22; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, II, A*.

⁷ Rapport du Secrétaire général sur la « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (A/CN.9/63/Add.1) [ci-après appelé rapport du Secrétaire général]. Les trois premières parties du rapport du Secrétaire général concernaient les trois premières questions examinées par le Groupe de travail à sa troisième session, telles qu'elles sont énumérées au paragraphe 2 ci-dessus. La quatrième partie, intitulée « Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur », constitue les paragraphes 150 à 269 du rapport (A/CN.9/63/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe*).

⁸ Groupe de travail, Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63, par. 57 à 70; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*).

« c) Simplification et unification des règles relatives à la charge de la preuve; à cette fin, il conviendrait d'examiner avec soin la proposition formulée au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général.

« 70. Il a été pris note de ce que de nombreux représentants avaient formulé des réserves ou exprimé des doutes au sujet de certains des principes énoncés ci-dessus et que d'autres avaient considéré que de plus amples renseignements étaient nécessaires avant de pouvoir prendre des décisions définitives. Il a donc été décidé que la question devrait être examinée plus avant. »

13. Par conséquent, le Groupe a accordé à la présente session la priorité à cette question. Le document de travail rédigé par le Secrétariat pour faciliter l'examen de la question⁹ proposait des textes fondés respectivement sur la structure de la Convention de Bruxelles de 1924 (« Règles de La Haye ») et sur les dispositions des conventions régissant le transport international de marchandises par air, par chemin de fer, et par route¹⁰.

B. — RÈGLES UNIFIÉES CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR EN CAS DE MANQUEMENT À SES OBLIGATIONS

14. Le Groupe de travail a comparé les conceptions respectives de la Convention de Bruxelles de 1924 (« Règles de La Haye ») et celles d'autres conventions régissant le transport international de marchandises en ce qui concerne la définition de la responsabilité du transporteur.

15. On a fait observer dans le document de travail rédigé par le Secrétariat¹¹ que la Convention de Bruxelles contient des dispositions qui concernent divers aspects des obligations du transporteur. Ainsi, à l'article 3 1) il est stipulé que le transporteur sera tenu d'exercer une diligence raisonnable pour a) mettre le navire en état de navigabilité; b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire; et c) approprier et mettre en bon état les parties du navire où les marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation. En vertu du même article, ces obligations existent « avant et au début du voyage ». En conséquence, on a fait valoir que la responsabilité du transporteur en vertu de cette disposition (par exemple en ce qui concerne la navigabilité du navire) ne s'applique pas pendant toute la durée du voyage. Le paragraphe 2 de l'article 3 énonce une règle plus

⁹ Le document de travail (A/CN.9/WG.III(IV)/WP.6) constitue l'annexe 1 du rapport, qui est reproduite dans le présent volume, ci-dessous (deuxième partie, IV, 2).

¹⁰ La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie); la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (Convention CIM); et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR). Les dispositions pertinentes de ces conventions sont étudiées dans le rapport que le Secrétaire général a présenté à la troisième session (A/CN.9/63/Add.1), aux paragraphes 215 à 235.

¹¹ A/CN.9/WG.III/WP.6, par. 6 à 11.

générale, selon laquelle le transporteur devra procéder de façon appropriée et soignée à la manutention des marchandises, en prendra soin et s'acquittera d'autres fonctions précises concernant la cargaison, mais cette obligation est sujette à diverses exceptions énoncées à l'article 4. Par exemple, à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 4, il est précisé que le transporteur n'est pas responsable des négligences ou fautes du capitaine et d'autres agents et préposés du transporteur « dans la navigation ou dans l'administration du navire »; à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 4, il est stipulé que le transporteur n'est pas responsable des fautes commises par certains de ses agents ou préposés en cas de perte ou de dommage causé à la cargaison du fait d'un incendie ¹².

16. Certains représentants ont fait remarquer que, contrairement à la Convention de Bruxelles, d'autres conventions régissant le transport international des marchandises énoncent la responsabilité du transporteur d'une façon plus catégorique et plus unifiée. En ce qui concerne la disposition du paragraphe 1 de l'article 3, on a fait observer que la responsabilité du transporteur en ce qui concerne l'état de navigabilité du navire devrait s'appliquer pendant toute la durée du voyage.

17. Quelques membres du Groupe de travail ont émis l'opinion qu'il faudrait envisager avec prudence toute modification de la structure et de la conception de la Convention de Bruxelles. Les dispositions en question avaient donné lieu à de nombreuses applications et interprétations qu'il convenait de ne pas négliger.

18. Certains membres ont également estimé que les exceptions susmentionnées de l'article 4, paragraphe 2, alinéas *a* et *b*, étaient justifiées, du moins en partie. L'exception prévue à l'alinéa *a* concernant les fautes des agents ou des préposés du transporteur « dans la navigation... du navire » était appropriée, étant donné les problèmes particuliers aux transports maritimes, et l'énormité des pertes que peut entraîner un abordage en mer. Quelques-uns de ces représentants ont toutefois fait observer qu'il n'y avait pas lieu, selon eux, de maintenir l'exception prévue à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 4 en cas de faute dans « l'administration du navire », car cette exception avait donné lieu à des ambiguïtés et des litiges découlant de l'obligation du transporteur de prendre bien soin de la cargaison. Cependant, on a estimé que de toute façon il fallait maintenir une exception pour le cas des fautes de navigation ¹³. A l'appui de cette opinion, on a fait valoir que la responsabilité juridique des actes des agents du

transporteur découle d'une erreur commise dans le choix de l'agent. Toutefois, les transporteurs maritimes n'ont pas la possibilité de choisir librement le personnel de navigation et pendant le voyage le transporteur ne dirige pas les opérations de navigation du capitaine, du pilote et de l'équipage. On a également fait observer que, en ce qui concerne les fautes de navigation, la situation juridique était clairement définie dans la Convention de Bruxelles. Par ailleurs, si l'on rendait le transporteur responsable des fautes en cas d'abordage, de naufrage, d'échouement, ou de submersion, cela entraînerait des procès très longs et coûteux. Par conséquent, le chargeur aurait toujours besoin de la protection d'une assurance pour les marchandises, et cette double protection pour le chargeur viendrait ajouter au coût total du transport. Un représentant a fait observer qu'en supprimant ces exceptions on aboutirait en fait à la disparition de l'avarie commune, dont la pratique était établie depuis très longtemps. En outre, il était probable que les transporteurs donneraient moins facilement aux sauveteurs, au nom du chargeur, des garanties de paiement de leur rémunération sur la cargaison. On courait donc le risque que, dans certaines circonstances, des opérations de sauvetage qui étaient actuellement entreprises ne le soient plus. Un autre représentant a contesté l'existence d'un lien entre les règles sur la responsabilité envisagées et les actes d'avarie commune et de sauvetage.

19. Plusieurs membres ont également souligné qu'il importait de maintenir l'exception prévue à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 4, en vertu duquel le transporteur n'est pas tenu responsable des fautes de certains de ses agents ou préposés si la cause du dommage ou de la perte est un incendie. Il a été signalé que les incendies à bord des navires proviennent souvent de la cargaison, qui peut prendre feu par combustion spontanée; dans bien des cas, il est impossible de déterminer la cause de l'incendie.

20. On a également fait observer que, si la responsabilité des fautes liées à la navigation ou à un incendie était reportée sur le transporteur, cela augmenterait sensiblement les frais que le transporteur doit encourir, et entraînerait une majoration des taux de fret qui ne serait pas entièrement compensée par une réduction du coût de l'assurance des marchandises pour les chargeurs. Certains représentants ont indiqué qu'en pratique le montant total des frais d'assurance était plus élevé dans le cas où un seul assureur couvrirait l'ensemble des risques que dans celui où la couverture des risques était partagée entre un grand nombre d'assureurs ¹⁴. En revanche, d'autres ont fait observer qu'une assurance unique de l'ensemble des risques entraînerait une réduction des frais d'assurance.

¹² L'exonération de responsabilité pour les fautes de certains agents ou préposés découle de l'expression employée à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 4 : « ... le fait ou la faute du transporteur ». Voir le rapport du Secrétaire général, par. 163 à 166 et le document de travail A/CN.9/WG.III(IV)/WP.6, par. 8.

¹³ Selon une proposition qui a été formulée (A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.9), le texte suivant serait ajouté :

« En cas de naufrage, échouement ou abordage, le transporteur n'est pas responsable si l'accident provient ou résulte de la faute ou de la négligence du capitaine [d'un membre], de l'équipage ou du pilote dans la conduite du navire. »

¹⁴ Un représentant a déclaré qu'une étude approfondie avait révélé que, dans son pays, les taux de fret augmenteraient de 1 à 2 p. 100 alors que les primes d'assurance de la cargaison diminueraient de 5 à 10 p. 100; en général, les taux de fret représentaient environ le double des primes d'assurance, et les modifications proposées entraîneraient une augmentation nette des frais des chargeurs représentant de 1/2 à 1 p. 100 du taux de fret.

21. L'un des membres du Groupe de travail, favorable en principe à une règle énonçant une présomption de faute, a indiqué qu'il ressortait des recherches faites dans son pays que la suppression des exceptions concernant les fautes de navigation et l'incendie mettrait une part considérable des risques jusqu'alors couverts par les assureurs des marchandises à la charge des assureurs de responsabilité et doublerait peut-être le montant des indemnités payées par ces derniers pour perte ou avarie des marchandises. En raison de l'ampleur de cette redistribution des risques entre les deux groupes d'assureurs, il était difficile d'en prévoir les conséquences économiques, mais on ne pouvait méconnaître complètement le risque d'une augmentation nette des frais d'assurance et cela appelait une étude plus approfondie.

22. La plupart des membres du Groupe de travail ont exprimé l'opinion que les transporteurs maritimes devraient être tenus responsables des pertes ou dommages causés à la cargaison du fait d'une faute du transporteur ou de ses agents ou préposés. Les exceptions au principe énoncé dans la Convention de Bruxelles de 1924 correspondaient à la situation des transports maritimes à une époque antérieure, conditions qui sont maintenant révolues par suite des améliorations apportées aux navires, à la navigation et aux communications. A leur avis, la Convention de Bruxelles de 1924 maintenait en vigueur des règles élaborées par les transporteurs maritimes dans leur propre intérêt et auxquelles les chargeurs n'avaient pas été assez puissants pour s'opposer. On a également appelé l'attention sur le coût élevé de l'assurance des marchandises, qui était attribuable à la responsabilité restreinte des transporteurs maritimes; on a fait observer que le niveau de ces coûts entravait l'accès des produits aux marchés mondiaux. Des doutes ont été exprimés à propos de l'opinion selon laquelle le renforcement de la responsabilité du transporteur pour les pertes ou dommages causés à la cargaison ferait augmenter le coût global du transport. On a rappelé que des craintes analogues avaient été exprimées à l'occasion du renforcement de la responsabilité des transporteurs aériens, mais que ces craintes s'étaient révélées sans fondement. A ce propos, il a été observé que les méthodes permettant de répartir les risques par l'intermédiaire de l'assurance étaient bien au point et que le secteur des assurances était concurrentiel. Par conséquent, les transporteurs maritimes et les assureurs des transporteurs et des marchandises seraient en mesure de s'adapter aux modifications des règles relatives à la responsabilité du transporteur.

C. — LE « CATALOGUE DES EXONÉRATIONS »

23. Le Groupe de travail a également examiné les alinéas *c* à *p* du paragraphe 2 de l'article 4, appelé aussi « catalogue des exonérations ». Il a été fait observer que dans ces 14 alinéas on avait essayé d'énumérer les circonstances dans lesquelles le transporteur ne serait

pas considéré comme fautif, et que ces alinéas n'avaient donc aucun effet qui fût indépendant du principe général selon lequel le transporteur ne serait responsable que s'il est fautif.

24. Il a été admis d'une manière générale que cette tentative d'énumération n'était pas satisfaisante car il n'est pas possible de décrire de façon exhaustive ou précise les circonstances constituant une faute ou une absence de faute dans les nombreuses situations susceptibles de se produire à l'occasion des transports maritimes; aussi, ces exonérations avaient-elles donné lieu à des incertitudes et à des contestations.

25. Les représentants ont en général appuyé l'idée de supprimer le « catalogue des exonérations », sauf éventuellement l'alinéa *l* : « sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ». On a fait observer que le Groupe de travail pourrait examiner à sa prochaine session le principe de l'alinéa *l* en même temps que la question du « déroutement » qui est visée au paragraphe 4 de l'article 4, lequel traite également du sauvetage ou de la tentative de sauvetage de vies en mer.

D. — RÈGLE UNIFIÉE CONCERNANT LA CHARGE DE LA PREUVE

26. Le rapport du Secrétaire général examiné par le Groupe de travail à sa troisième session analyse les règles de la Convention de Bruxelles concernant la charge de la preuve ainsi que la jurisprudence pertinente¹⁵. On a fait observer que la Convention de Bruxelles ne s'occupait expressément des questions concernant la charge de la preuve que dans quelques situations de portée limitée, et que les tribunaux avaient formulé des conclusions contradictoires sur un grand nombre de dispositions de la Convention. L'attention a été appelée en outre sur les problèmes qui s'étaient posés lorsque la faute du transporteur venait s'ajouter à quelque autre cause pour occasionner la perte ou le dommage. Les règles relatives à la charge de la preuve dans ce genre de situations ont fait l'objet de contestations et d'incertitudes nombreuses; il a été suggéré d'établir une règle unifiée pour répondre à ce problème¹⁶. Ainsi qu'on l'a déjà noté (par. 12, *supra*), la plupart des représentants qui ont participé à la troisième session ont appuyé l'idée d'une « simplification et unification des règles relatives à la charge de la preuve »¹⁷.

27. A la présente session, la réalisation de l'objectif susmentionné a recueilli un appui général. On a fait

¹⁵ Rapport du Secrétaire général, par. 167 à 177, 236 et 237 et 256 à 269.

¹⁶ Rapport du Secrétaire général, par. 167 à 171 et 267; et document de travail du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.6), par. 12 à 18.

¹⁷ Groupe de travail, Rapport sur la troisième session, par. 69; ce paragraphe est cité plus haut au par. 12. Une déclaration générale relative aux réserves et aux doutes concernant les conclusions de la troisième session est également citée au par. 12.

observer que le transporteur est habituellement mieux placé que le chargeur pour connaître et établir les circonstances qui ont amené la perte ou le dommage aux marchandises, et que par conséquent c'est à lui qu'il devrait appartenir de prouver que la perte résulte de circonstances autres que sa propre faute ou sa propre négligence. En revanche, il a été noté que, dans certaines circonstances, il serait difficile au transporteur d'établir la cause de la perte, en particulier lorsque celle-ci résulte d'un incendie (voir par. 19, *supra*).

E. — GROUPE DE RÉDACTION

28. Le Groupe de travail a conclu que les débats dont il vient d'être rendu compte montraient qu'il y avait une base d'accord suffisante pour constituer un groupe de rédaction chargé d'établir un texte énonçant une règle affirmative de la responsabilité fondée sur la faute et une règle unifiée concernant la charge de la preuve. Un groupe de rédaction a donc été créé¹⁸, qui, après avoir examiné la question, a présenté le rapport ci-après.

Première partie du rapport du Groupe de rédaction : responsabilité du transporteur

1. Au cours de ses débats le Groupe de travail a appuyé l'idée de réviser les articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles de 1924, portant sur la question fondamentale de la responsabilité du transporteur, afin d'énoncer une règle affirmative de responsabilité fondée sur la faute et une règle unifiée concernant la charge de la preuve. Le Groupe de rédaction propose ci-après le texte de dispositions qui permettraient d'atteindre ces objectifs et d'aboutir à un compromis.

2. La plupart des membres du Groupe de rédaction ont exprimé l'opinion que ces principes fondamentaux devraient être intangibles et, par conséquent, qu'il y aurait lieu de supprimer toutes les exceptions expressément mentionnées au paragraphe 2 de l'article 4. En revanche, quelques membres ont été d'avis qu'il fallait conserver en totalité ou en partie l'essentiel des alinéas *a* et *b* du paragraphe 2 de l'article 4. Pour essayer d'aboutir à un accord sur un texte de compromis qui soit généralement acceptable, le Groupe de rédaction a formulé le texte ci-après qui établit la règle générale affirmative de la responsabilité fondée sur la faute et qui énonce une règle unifiée en ce qui concerne la charge de la preuve, avec une réserve portant sur la perte ou le dommage résultant d'un incendie (voir par. 3 ci-après, al. 2).

3. En conséquence, le Groupe de rédaction recommande que le texte suivant soit soumis au Groupe de travail :

« 1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises transportées si l'événement qui a causé la perte ou le dommage a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous garde au sens de l'article [], à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont

pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

« 2. 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 agents.

« 3. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou agents, concourt avec une autre cause pour occasionner la perte ou le dommage, le transporteur ne sera responsable que de la fraction de la perte ou du dommage qui est imputable à cette faute ou négligence à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence. »

4. Le Groupe de rédaction recommande le texte qui précède en tant que compromis conciliant les divergences de vues sur la question de la responsabilité du transporteur.

5. Le texte établi par le Groupe de rédaction remplacerait les paragraphes 1 et 2 de l'article 3 et les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924.

6. Le Groupe de travail recommande en outre que la question du « sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » [art. 4, par. 2, al. I] soit examinée à la session de février 1973 en même temps que celle du « déroutement » qui est visée au paragraphe 4 de l'article 4, lequel porte aussi, en partie, sur la question du sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

F. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

29. A l'occasion de la présentation du rapport précité du Groupe de rédaction, il a été fait observer que ce dernier avait élaboré son projet de disposition dans un esprit de compromis. Quelques membres du Groupe de rédaction avaient préconisé un texte qui n'aurait pas contenu de dérogation au principe général du paragraphe 1, alors que d'autres s'étaient déclarés en faveur de l'inclusion dans le texte d'exonérations spécifiques de responsabilité en faveur des transporteurs en cas d'incendie et de faute de navigation. Malgré ces divergences de vues, les membres du Groupe de rédaction, soucieux de parvenir à un accord général, avaient été convenus de recommander le texte de compromis reproduit dans leur rapport. Ce texte ne prévoit pas d'exonération en cas de faute de navigation mais au paragraphe 2 il énonce une règle spéciale concernant la charge de la preuve en cas d'incendie.

30. On a fait valoir également que, si certaines de ses dispositions risquaient de soulever des difficultés, le texte présenté par le Groupe de rédaction n'en constituait pas moins une simplification et un éclaircissement remarquables des dispositions complexes et ambiguës de la Convention de Bruxelles. En conséquence, le Groupe de rédaction avait été d'avis qu'il n'était pas souhaitable de conserver l'énumération figurant dans le « catalogue des exonérations » (voir par. 23 et 24). En outre, il avait estimé que, si l'on adoptait une règle générale fondée sur une présomption de faute, il était inutile d'énumérer les obligations les plus importantes du transporteur aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention, puisqu'en vertu de la règle générale le transporteur devrait s'acquitter avec diligence

¹⁸ Le Groupe de rédaction était composé des représentants des pays suivants : Argentine, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Union des Républiques socialistes soviétiques et Tanzanie. Il a élu au poste de président M. E. Chr. Selvig (Norvège).

de toutes les obligations que le contrat de transport mettait à sa charge.

31. Quelques membres du Groupe de travail se sont déclarés peu satisfaits de la règle énoncée au paragraphe 2 et qui, en cas d'incendie, fait obligation au chargeur de prouver que le transporteur est fautif. L'avis a été exprimé que le transporteur était mieux placé que le chargeur pour fournir des preuves concernant la cause d'un incendie pendant le transport et les mesures prises pour lutter contre lui, et qu'il serait si difficile pour le chargeur de fournir des preuves à l'appui de sa cause que la disposition recommandée équivalait à l'exonération visée à l'article 4, paragraphe 2, alinéa b, de la Convention de Bruxelles.

32. Un représentant a indiqué que, s'il pouvait accepter, dans un esprit de compromis, une disposition d'espèce concernant la charge de la preuve en cas d'incendie, il faudrait cependant alléger la charge de la preuve imposée au chargeur s'agissant de certaines circonstances qui ne sont connues que du transporteur. Il conviendrait donc de prendre en considération la variante ci-après en lieu et place du paragraphe 2 :

« Toutefois, si la perte ou le dommage résulte d'un incendie, le transporteur ne sera pas responsable s'il établit que le navire avait les moyens appropriés pour prévenir cet incendie et que lors de l'incendie lui, 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 la négligence du transporteur, de ses agents ou préposés. »

Un autre représentant a indiqué qu'il appuyait le texte de compromis mais que si l'on devait rédiger un texte de remplacement il donnerait sa préférence à la proposition ci-dessus.

33. D'autres représentants ont fait observer que la perte résultant d'un incendie ou d'une explosion posait des problèmes spéciaux qui justifiaient un traitement spécial; pendant les transports en mer, le feu prend généralement dans la cargaison qui peut être l'objet d'une combustion spontanée. En outre, il est difficile pour le transporteur d'établir l'origine précise d'un incendie.

34. Quelques représentants ont dit qu'il aurait fallu adopter la proposition tendant à prévoir une exonération en cas d'erreur de navigation. D'autres se sont déclarés opposés à l'idée d'une telle exonération, et ont dit qu'ils avaient accepté la disposition d'espèce du paragraphe 2 concernant la charge de la preuve en cas d'incendie en tant qu'élément d'un compromis global sur la question générale des exonérations spéciales en faveur du transporteur. Si l'on ajoutait une exonération pour erreur de navigation, ils ne seraient pas en mesure d'appuyer la disposition de compromis concernant la charge de la preuve en cas d'incendie.

35. Un représentant a formulé une objection contre les dispositions du paragraphe 3 concernant les causes contributives de la perte ou du dommage. Le dernier membre de phrase posait des problèmes en raison de

sa tournure négative et parce que, d'une façon générale, il imposait au transporteur une lourde charge en l'obligeant à prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute.

36. La plupart des membres du Groupe de travail ont indiqué qu'ils appuyaient quant au fond le texte de compromis relatif à la responsabilité du transporteur qui avait été élaboré par le Groupe de rédaction.

37. A cet égard, il a été fait observer que le Groupe de travail voudrait peut-être examiner certains aspects déterminés du texte de compromis à la lumière des faits nouveaux qui pourraient se produire en ce qui concerne les conséquences concrètes des règles proposées, leurs effets sur l'avarie commune et les opérations de sauvetage et, enfin, les relations entre ces dispositions et les décisions futures du Groupe de travail concernant la limitation de responsabilité par unité.

II. — Clauses compromissoires

A. — INTRODUCTION

38. Dans la résolution qu'elle a adoptée à sa quatrième session, la CNUDCI a inscrit la question de la « juridiction » parmi les sujets à examiner par le Groupe de travail¹⁹. Conformément au programme de travail établi par ce dernier, le rapport du Secrétaire général (A/CN.9/63/Add.1, *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe) comprenait une section sur les « clauses attributives de juridiction » où sont examinés notamment le choix de la juridiction (par. 75 à 126) et les clauses compromissoires (par. 127 à 148).

39. Le Groupe de travail a examiné à sa troisième session plusieurs solutions possible s'agissant de l'adjonction à la Convention de Bruxelles de 1924 (Règles de La Haye) de dispositions concernant a) le choix des lieux où une action en justice ou une procédure d'arbitrage pourraient être engagées et b) la garantie que les Règles de La Haye seraient appliquées dans de telles actions et dans de telles procédures. Le Groupe de travail a adopté un avant-projet de disposition sur les clauses d'élection de for²⁰, d'après lequel le demandeur a le choix entre plusieurs lieux, nonobstant l'insertion dans le connaissement d'une clause spécifiant le lieu où l'action peut être engagée. En revanche, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né serait réputé valable.

40. À sa troisième session, le Groupe de travail a examiné également la question des clauses compro-

¹⁹ CNUDCI, Rapport sur la quatrième session (1971), par. 19; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A.

²⁰ Groupe de travail, Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63), par. 39; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

missaires (Rapport, par. 49 à 56). Il a étudié les propositions présentées dans le rapport du Secrétaire général et les propositions faites par ses membres en cours de session. L'idée d'inclure dans les Règles de La Haye une disposition qui traiterai du lieu où la procédure d'arbitrage peut se dérouler et qui garantirait dans toutes ces procédures l'application des Règles de La Haye a reçu un appui général. Toutefois, le Groupe de travail n'a pas eu assez de temps à sa troisième session pour achever l'examen de cette question et il a décidé de la reprendre à sa quatrième session (Rapport, par. 56).

B. — EXAMEN DE LA QUESTION DES CLAUSES COMPROMISSOIRES À LA QUATRIÈME SESSION

41. À la présente session, le Groupe de travail a repris l'examen de la question des clauses compromissaires dans les connaissements. Un document de travail établi par le Secrétariat²¹ analyse un choix de dispositions qui correspondent aux propositions faites par des membres du Groupe de travail à la troisième session²², et aux propositions formulées dans le rapport du Secrétaire général (par. 136, 141 et 147).

42. Les six propositions reproduites dans le document de travail du Secrétariat (dénommées ci-après propositions A à F) présentent certaines caractéristiques communes mais diffèrent beaucoup sur un certain nombre d'aspects importants. Toutes ces propositions ont ceci de commun *a)* qu'elles n'imposent aucune restriction à la faculté des parties de se mettre d'accord, après la naissance du litige, sur n'importe quel lieu pour engager la procédure d'arbitrage et *b)* que les dispositions de la Convention doivent s'appliquer à toutes les procédures d'arbitrage. Toutes ces propositions sauf une reprennent le principe de la validité des clauses compromissaires dans les connaissements. En revanche, elles diffèrent sur le mode de détermination du lieu de l'arbitrage; il y a de grandes différences en ce qui concerne la mesure dans laquelle le connaissement pourrait déterminer le lieu de l'arbitrage, et les effets de la désignation de ce lieu par un organisme d'arbitrage.

43. Le Groupe de travail a examiné les diverses solutions présentées dans les propositions A à F. Il a été convenu, en premier lieu, qu'en cas de litige né d'un contrat de transport les parties devraient avoir la faculté de s'entendre pour le soumettre à arbitrage et de spécifier le lieu de l'arbitrage; dans ces accords concernant le règlement d'un litige on ne retrouverait pas les éléments des contrats d'adhésion qui caractérisent habituellement le contrat de transport. En outre, les membres du Groupe de travail se sont accordés à

penser que toute disposition relative à l'arbitrage qui pourrait être ajoutée à la Convention devrait prévoir que cette dernière doit s'appliquer dans toutes les procédures d'arbitrage.

44. La plupart des représentants se sont déclarés en faveur de l'idée d'ajouter à la Convention une disposition permettant l'insertion de clauses compromissaires dans les connaissements. Nombre de représentants ont indiqué qu'ils n'appuyaient cette idée que dans la mesure où le demandeur aurait l'assurance que le lieu d'arbitrage serait commode pour lui. Ces représentants se sont en général déclarés en faveur de la solution retenue par le Groupe de travail à sa troisième session en ce qui concerne les clauses d'élection de for; c'est cette solution qui est reprise dans la proposition E du document de travail du Secrétariat (par. 20). D'après cette formule, le demandeur aurait la faculté de choisir son for arbitral entre plusieurs lieux spécifiés dans la Convention, y compris les États sur le territoire desquels sont situés le port de chargement et le port de déchargement. Toutefois, d'autres représentants ont estimé que des difficultés pourraient surgir, en particulier pour les États sans littoral, si les lieux d'arbitrage autorisés étaient situés uniquement dans les États où se trouvent les ports de chargement et de déchargement.

45. Quelques représentants se sont déclarés en faveur de la formule retenue dans les propositions A et B. Selon cette formule, la Convention contiendrait une disposition qui autoriserait la désignation dans le connaissement, soit d'un lieu déterminé où la procédure d'arbitrage devrait être engagée, soit d'un corps arbitral qui à son tour désignerait le lieu de l'arbitrage. L'un de ces représentants a indiqué que, dans le contexte du commerce international, il n'y avait pas lieu de se préoccuper par trop de l'élément d'adhésion dans les contrats de transport étant donné que, dans le cas des transports par lignes régulières, les armateurs et les propriétaires de cargaisons avaient tendance à se consulter de plus en plus.

46. Plusieurs autres représentants ont rappelé qu'ils appuyaient la formule de la proposition F aux termes de laquelle le recours à l'arbitrage serait limité aux cas dans lesquels les parties conviendraient d'y recourir après la naissance du litige. Les parties pourraient alors choisir n'importe quel lieu comme for arbitral. Ces représentants ont indiqué que le contrat de transport devait continuer à être considéré comme un contrat d'adhésion; la partie qui rédige le contrat ne devrait pas avoir la faculté d'imposer au chargeur un lieu d'arbitrage qui, dans la plupart des cas, ne serait pas commode pour le chargeur ou le destinataire. De l'avis de ces représentants, ce grave problème pourrait être évité si la possibilité de recourir à l'arbitrage était laissée à la discrétion des parties par voie d'accord spécifique après la naissance du litige. À cet égard, un représentant a fait observer que, dans toute discussion visant à résoudre ce problème, il importait de tenir compte des intérêts des pays en voie de développement, et en particulier de ceux des petits chargeurs dont les cargaisons sont composées de marchandises diverses.

²¹ A/CN.9/WG.III/WP.7. Ce document de travail constitue l'annexe 2 du rapport, reproduite dans le présent volume, ci-dessous (deuxième partie, IV, 3).

²² Groupe de travail, Rapport sur la troisième session, par. 53 à 55.

C. — GROUPE DE RÉDACTION

47. Il a été convenu d'une manière générale que malgré les divergences de vues sur la solution à apporter aux problèmes que pose la question des clauses compromissoires, il y avait une base d'accord suffisante pour justifier le renvoi de cette question au Groupe de rédaction. Après avoir examiné ce sujet, le Groupe de rédaction a présenté le rapport ci-après :

*Deuxième partie du projet de rapport du Groupe de rédaction :
clauses compromissoires*

1. Le Groupe de rédaction a examiné la question de l'adjonction à la Convention de Bruxelles de 1924 d'une disposition relative aux clauses compromissoires. Des vues divergentes ont été exprimées à ce sujet par des membres du Groupe de rédaction. Toutefois, il a été possible au cours de la discussion de parvenir à un consensus général reflété dans le texte qui figure au paragraphe 2 ci-dessous.

2. Le Groupe de rédaction recommande la disposition ci-après concernant les clauses compromissoires :

Projet de disposition proposé

« 1. Sous réserve des dispositions du présent article seront admis toute clause ou tout accord renvoyant à l'arbitrage les litiges qui pourraient découler d'un contrat de transport.

« 2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur,

« a) Soit en un lieu sur le territoire d'un État 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 (les arbitres) ou le tribunal arbitral doit (doivent) appliquer les règles de la 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. »

Notes concernant le projet de révision proposé

3. S'agissant du paragraphe 2 du projet de disposition proposé, le Groupe de rédaction a examiné la question de savoir si la procédure d'arbitrage devrait être engagée uniquement dans les États qui sont parties à la Convention. Si l'on adoptait une disposition à cet effet, le demandeur pourrait choisir parmi les lieux visés au paragraphe 2, le lieu choisi devant se trouver sur le territoire d'un État partie à la Convention (État contractant). La majorité des membres du Groupe de rédaction s'est déclarée en faveur d'une disposition stipulant que la procédure d'arbitrage doit être engagée dans un État contractant, étant entendu que cette disposition ne devrait entrer en vigueur qu'après qu'un nombre substantiel d'États seraient devenus parties à la Convention. Un membre

du Groupe de rédaction a proposé un texte qui tient compte de ce point de vue. Il est ainsi libellé :

« 6. Le mot « État » au sens du présent article est réputé signifier « État contractant » dès lors que [] États dont [] États possédant chacun une flotte d'un tonnage total d'au moins [] sont devenus parties à la Convention. »

Le Groupe de rédaction a approuvé cette proposition quant au fond, mais il recommande que la question de son libellé et de sa place dans le texte soit examinée plus avant à un stade ultérieur.

4. Le Groupe de rédaction fait observer que le paragraphe 2 du projet de disposition proposé prévoit que le demandeur, lorsqu'il exercera sa faculté d'option, aura le choix entre les lieux visés aux alinéas a et b.

D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

48. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Groupe de rédaction reproduit ci-dessus. La majorité des membres du Groupe de travail a approuvé ce rapport, y compris le projet de disposition proposé.

49. Quelques représentants ont indiqué qu'ils avaient accepté le compromis réalisé au sein du Groupe de travail, mais qu'ils préféraient la solution envisagée dans le projet de proposition F ci-dessus. A ce propos, ces représentants ont formulé plusieurs observations. Il a été indiqué que, parmi les possibilités offertes au paragraphe 2 du projet de disposition, il y en avait une selon laquelle le demandeur peut choisir le lieu spécifié, le cas échéant, dans le connaissement (par. 2, al. b). La possibilité d'opter pour cette solution donnerait au demandeur, s'il est transporteur, la faculté de choisir un lieu déjà désigné par lui dans le connaissement, de sorte que le propriétaire de la cargaison défendeur serait obligé d'accepter le choix d'un lieu qui ne lui conviendrait pas. Quelques représentants ont réservé leur position au sujet de l'alinéa b du paragraphe 2 du projet de disposition proposé. On a également fait observer que l'emploi des mots « demandeur » et « défendeur » n'est pas satisfaisant dans le contexte de l'arbitrage, puisque ces mots peuvent être appliqués sans distinction au transporteur aussi bien qu'au propriétaire de la cargaison. Il serait peut-être préférable d'employer des termes qui indiqueraient plus exactement les rôles respectifs des parties au différend. Certains représentants ont également fait remarquer qu'une « procédure régulière » doit être suivie en ce qui concerne aussi bien la procédure d'arbitrage que le choix des arbitres; l'arbitre ou l'organe d'arbitrage ne doit pas être nommé avant que se soit produit l'événement qui a donné naissance au litige. Les représentants qui faisaient cette observation ont expliqué que certains de ces points posaient des questions de principe.

50. Toutefois, d'autres représentants ont rappelé au Groupe de travail que le texte du projet de disposition sur les clauses compromissoires était le résultat d'un compromis soigneusement élaboré à partir de positions initialement divergentes. On a fait observer que le demandeur est généralement le propriétaire de la cargaison et que le paragraphe 2 du projet de disposition proposé offre au demandeur le choix de plusieurs lieux où la procédure d'arbitrage peut être enga-

gée. Parmi ces différents lieux, il s'en trouve (par exemple, les États où sont situés le port de chargement et le port de déchargement) qui normalement seraient commodes pour les propriétaires de cargaison et dont le choix serait équitable pour les deux parties, puisqu'il existe un rapport entre ces lieux et le transport des marchandises.

51. On a souligné que le lieu désigné dans le connaissement n'était qu'une possibilité parmi plusieurs offertes au demandeur. La garantie de pouvoir choisir l'un des lieux mentionnés à l'article 2 est assurée par le paragraphe 4 du projet de disposition proposé, qui stipule notamment que toute tentative visant à diminuer le nombre de possibilités offertes au demandeur au paragraphe 2 serait nulle et non avenue (par. 47, ci-dessus)²³.

52. Les mêmes représentants ont déclaré qu'ils persistaient à penser que les dispositions relatives à l'arbitrage, s'il fallait en adopter, devraient tendre à donner plein effet aux clauses et pactes compromissaires contenus dans les contrats de transport, sous réserve que le contrat stipule que les dispositions de fond de la Convention seront appliquées pour toutes les procédures d'arbitrage, et que les procédures d'arbitrage seront engagées dans les États Parties à la Convention. De l'avis de ces représentants, les dispositions contenues dans le projet proposé risquaient de compliquer considérablement les opérations de transports maritimes.

III. — Travaux futurs

53. Le Groupe de travail a examiné les sujets à aborder au cours des travaux futurs, tels qu'ils étaient énumérés sous le point 5 dans les annotations à l'ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.III/WP.8). Il était souligné dans ces annotations que le Groupe de travail, à sa troisième session²⁴, avait décidé que les autres sujets énumérés dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session seraient abordés à la session de février 1973 du Groupe de travail²⁵.

54. Ces sujets, qui seront examinés dans un rapport du Secrétaire général, sont les suivants : 1) les transbordements, 2) le déroutement, 3) la prescription, 4) les définitions figurant à l'article premier de la Convention (« transporteur », « contrat de transport », « navire »), 5) l'élimination dans les connaissements des clauses frappées de nullité, 6) la limitation de responsabilité par unité.

55. Il a été convenu d'une manière générale que les sujets les plus étroitement liés à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur devraient être

abordés en premier. C'est pourquoi la priorité devrait être donnée à la limitation de la responsabilité par unité, aux transbordements et au déroutement.

56. L'attention a été appelée sur la recommandation faite par la CNUDCI, à sa cinquième session²⁶, que le Groupe de travail ne perde pas de vue la possibilité de préparer une nouvelle convention au lieu de simplement réviser et développer les règles de la Convention de Bruxelles de 1924. C'est pourquoi le Groupe de travail a décidé que le « Mémoire concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer »²⁷, présenté par un membre du Groupe de travail, devrait être examiné à la cinquième session du Groupe.

57. Un représentant a suggéré qu'à propos de ses travaux futurs, le Groupe garde présents à l'esprit un certain nombre d'autres sujets susceptibles d'être examinés, notamment les chartes-parties qui touchent aux questions traitées dans le projet sur la responsabilité du transporteur, la question d'un code d'arbitrage maritime, la compétence *in rem* et les procédures de saisie qui ont un rapport avec les questions traitées dans le projet sur les clauses attributives de juridiction, les autres systèmes de limitation de la responsabilité, comme ceux qui sont contenus dans certaines autres conventions maritimes et qui intéressent le problème de la limitation, forfaitaire ou par unité, de la responsabilité, et les règles relatives aux contrats de transport combiné. Un autre représentant a exprimé des réserves au sujet de l'examen de ces questions et a estimé que le Groupe de travail devrait en premier lieu étudier les autres problèmes relatifs au contrat de transport maritime de marchandises qui ne sont pas énumérés dans la résolution de la CNUDCI. Un autre représentant a proposé que le Groupe de travail étudie les problèmes touchant à la définition des préposés et des agents. L'observateur de la CNUCED a informé le Groupe de travail que le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED étudierait la question des chartes-parties à sa prochaine session; il a également informé le Groupe de travail de l'intérêt que la CNUCED portait à la question du transport combiné de marchandises. L'observateur de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) a indiqué que la révision de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer figurait à l'ordre du jour de son organisation; l'observateur de l'UNIDROIT a fait savoir que son organisation continuait de suivre la question du transport combiné de marchandises.

58. Le Groupe de travail a décidé que sa cinquième session, qui se tiendrait à New York, aurait lieu du 5 au 16 février 1973. Il a été reconnu qu'une période de travail de deux semaines serait préférable à la période de trois semaines initialement prévue pour cette session.

²³ Un représentant a proposé de préciser le sens de cette disposition en insérant à la deuxième ligne du paragraphe 2 du texte anglais le mot « *either* » entre les mots « *at* » et « *one* » (sans objet en français).

²⁴ Groupe de travail, Rapport sur la troisième session, par. 72; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.*

²⁵ CNUDCI, Rapport sur la quatrième session (1971), par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, II, A.*

²⁶ CNUDCI, Rapport sur la cinquième session (1972), par. 51; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A.*

²⁷ A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.1.

2. Document de travail du Secrétariat; annexe I du rapport du Groupe de travail (A/CN.9/74*) : perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes		Paragraphes
INTRODUCTION	1-3	II. — MODIFICATIONS QU'IMPLIQUERAIT L'APPLICATION D'UN RÉGIME UNIFORME EN CE QUI CONCERNE LA CHARGE DE LA PREUVE	21-32
I. — CONSIDÉRATIONS TENDANT À L'APPLICATION DU PRINCİPE GÉNÉRAL DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR POUR FAUTE	4-20	III. — RÉCAPITULATION DES DIVERSES MODIFICATIONS SUGGÉRÉES AU TEXTE DES ARTICLES 3 ET 4	33-35
A. — Introduction	4-5	Variante A	34
B. — Moyens d'appliquer les principes généraux examinés par le Groupe de travail à sa troisième session	6-20	Variante B	35
1. Navigation et administration	6-7	IV. — RÈGLES DE RESPONSABILITÉ SOUS LE RÉGİME DES CONVENTIONS RELATIVES À D'AUTRES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	36-47
2. Incendie	8	A. — Introduction	36
3. Navigabilité pendant le voyage	9-11	B. — Dispositions de fond sous le régime d'autres conventions internationales	37-39
4. Cas où la faute du transporteur coexiste avec l'une des exceptions prévues à l'article 4	12-20	C. — Charge de la preuve	40
a) Introduction	12-15	D. — Récapitulation des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur sous le régime des autres conventions internationales	41-42
b) Première solution : insertion d'une disposition précisant la portée de l'article 4	16	Variante C	42
c) Seconde solution : suppression des exceptions	17-18	E. — Comparaison des règles fondées sur d'autres conventions de transport et des dispositions fondées sur les Règles de La Haye	43-47
d) La clause « sous réserve de » du paragraphe 2 de l'article 3	19-20		

Introduction

1. À sa troisième session, qui a eu lieu à Genève du 31 janvier au 11 février 1972, le Groupe de travail a commencé à examiner le dernier point, et le plus général, de son ordre du jour, à savoir les perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur. Dans son rapport, le Groupe de travail¹ a résumé la discussion en ces termes :

« 69. En conclusion, la plupart des représentants ont été d'avis que les travaux futurs devraient porter surtout sur les points suivants :

« a) Maintien du principe énoncé dans les Règles de La Haye, selon lequel la responsabilité du transporteur doit être fondée sur la faute;

« b) Simplification et renforcement du principe ci-dessus, par exemple par la suppression ou la modification des exonérations qui déchargent le transporteur de sa responsabilité en cas de négligence ou de faute de la part de ses employés ou préposés [voir art. IV, 2, a et b];

« c) Simplification et unification des règles relatives à la charge de la preuve; à cette fin, il conviendrait d'examiner avec soin la proposition formulée au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général;

« 70. Il a été pris note de ce que de nombreux représentants avaient formulé des réserves ou exprimé des doutes au sujet de certains des principes énoncés ci-dessus et que d'autres avaient considéré que de plus amples renseignements étaient nécessaires avant de pouvoir prendre des décisions définitives. Il a donc été décidé que la question devrait être examinée plus avant. »

¹ Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session, tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (abrégé ci-après comme suit : Rapport du Groupe de travail) [A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV].

2. À la troisième session du Groupe de travail, la plupart des représentants ont été d'avis qu'il fallait tenir une session spéciale pour achever l'examen des questions abordées, en accordant la priorité à la ques-

tion fondamentale de la responsabilité du transporteur. À sa cinquième session (A/8717, par. 51*), la Commission a approuvé la réunion de cette session spéciale et a noté que « le Groupe de travail devrait donner la priorité dans ses travaux à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur... »

3. Le présent document de travail a été établi pour faciliter l'examen par le Groupe de travail de cette question prioritaire². Les considérations d'ordre général dont il s'inspire ont déjà été exposées dans les documents précédemment soumis au Groupe de travail : Rapport du Secrétaire général intitulé « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements, A/CN.9/63/Add.1** » (appelé ci-après rapport du Secrétaire général), et rapport du secrétariat de la CNUCED « Connaissements, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 » (appelé ci-après rapport du secrétariat de la CNUCED). Dans ce document de travail sont décrites et examinées les modifications des Règles de La Haye qu'impliqueraient l'application du principe général de la responsabilité du transporteur pour faute et l'établissement d'un régime unifié de la charge de la preuve³. Les première, deuxième et troisième parties du présent document examinent les différents moyens d'atteindre ces deux objectifs dans le cadre général des Règles de La Haye. La quatrième partie envisage le moyen d'y parvenir par l'adoption de dispositions qui s'aligneraient sur celles des conventions internationales existantes sur le transport de marchandises par air, par chemin de fer et par route.

I. — Considérations tendant à l'application du principe général de la responsabilité du transporteur pour faute

A. — INTRODUCTION

4. Les dispositions des Règles de La Haye qui opèrent la répartition des risques de perte et de dommage des marchandises entre le propriétaire des marchandises et le transporteur figurent principalement dans les

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A.*

** *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe.*

² A la troisième session du Groupe de travail, certains membres ont exprimé l'espoir que le Secrétariat serait en mesure de rédiger à l'intention du Groupe un document de travail sur la question. Le Secrétariat a indiqué qu'il ferait tout son possible pour répondre à cette demande. Il tient à remercier M. Robert Hellawell, professeur de droit à l'Université Columbia, de l'aide que celui-ci lui a apportée.

³ Plusieurs exceptions au principe de la responsabilité du transporteur pour faute ne sont pas envisagées dans le présent document parce qu'elles ont été déjà examinées dans des rapports précédemment soumis au Groupe de travail : animaux vivants (art. 1^{er}, c); marchandises en pontée (art. 1^{er}, c) et dispositions concernant la période pendant laquelle le transporteur est responsable (art. 1^{er}, e); on n'a pas non plus pris en considération deux autres dispositions de droit maritime très usitées qui peuvent être considérées comme exonérant le transporteur de la responsa-

articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles de 1924. L'article 3 énonce les obligations du transporteur à l'égard des marchandises :

« 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

« a) Mettre le navire en état de navigabilité;

« b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

« c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

« 2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

«... »

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 prévoient diverses exceptions aux obligations que l'article 3 met à la charge du transporteur⁴.

bilité des conséquences de sa faute. La première de ces dispositions est la limitation de responsabilité par colis ou unité (art. 4, 5) de la Convention de Bruxelles de 1924. Le rapport du Secrétaire général qui sera présenté à la cinquième session du Groupe de travail contiendra une étude de la question. La deuxième disposition est la limitation générale de responsabilité des propriétaires de navires qui figure dans la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (1957). Au sujet de cette limitation, voir le rapport du Secrétaire général, par. 201.

⁴

Article 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un « acte de Dieu »;

e) De faits de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

5. Dans la quatrième partie du rapport du Secrétaire général, ces dispositions sont analysées, ainsi que les diverses interprétations auxquelles elles donnent lieu. Les dérogations que les Règles de La Haye apportent au principe de la faute, principe approuvé par la majorité des membres du Groupe de travail, y sont décrites de manière assez détaillée. En résumé, les articles 3 et 4 tiennent le transporteur généralement responsable à l'égard du chargeur de la perte ou du dommage des marchandises causés par la faute du transporteur et de ses employés, mais ce principe souffre deux grandes exceptions : erreur dans la navigation et dans l'administration du navire [art. 4 2), a] et incendie [art. 4 2), b].

B. — MOYENS D'APPLIQUER LES PRINCIPES GÉNÉRAUX EXAMINÉS PAR LE GROUPE DE TRAVAIL À SA TROISIÈME SESSION

1. *Navigation et administration*

6. Dans son rapport, le Groupe de travail aboutissait à la conclusion que ses travaux devraient porter notamment sur « [la] simplification et [le] renforcement du principe de la faute », par exemple « par la suppression ou la modification des exonérations qui déchargent le transporteur de sa responsabilité en cas de négligence ou de faute de la part de ses employés ou préposés [voir article[s] 4 2), a]... ». Il s'agit de la disposition qui exonère le transporteur de sa responsabilité en cas de négligence dans la navigation ou dans l'administration du navire. Les diverses considérations qui militent en faveur de la suppression de cette disposition sont exposées dans le rapport du Secrétaire général⁵, et il n'y a pas lieu de les rappeler ici.

7. Si le Groupe de travail décide que le transporteur devrait être responsable envers le chargeur du dommage causé par une négligence dans la navigation ou dans l'administration du navire, il doit examiner s'il est possible d'appliquer ce principe simplement en supprimant l'alinéa a de l'article 4 2) ou s'il faut également

introduire à cette fin une disposition expresse. Il convient de noter ici que si cet alinéa était supprimé les tribunaux pourraient parvenir au résultat recherché par le Groupe de travail en l'absence d'une disposition expresse. C'est ainsi que, comme il est dit dans le rapport du Secrétaire général (par. 244 et 245), lorsqu'un demandeur prouve que la marchandise a été mise à bord en bon état et livrée à destination en mauvais état, le transporteur ne peut normalement dégager sa responsabilité qu'en invoquant une clause particulière d'exonération. Si l'alinéa a de l'article 4 2) était supprimé, le transporteur ayant commis une faute dans la navigation ou dans l'administration du navire ne pourrait invoquer aucune clause d'exonération et serait dès lors probablement jugé responsable. Toutefois, comme on l'a dit plus haut, la Convention de Bruxelles énonce les obligations du transporteur à l'article 3 et les exceptions à ces obligations à l'article 4. Or, l'article 3 (non plus qu'aucun autre article de la Convention de Bruxelles) n'énonce d'obligation en ce qui concerne la navigation et l'administration du navire, d'où il s'ensuit qu'en supprimant simplement l'alinéa a de l'article 4 2) on n'aurait guère la certitude de parvenir au résultat recherché en ce qui concerne la responsabilité du transporteur. Une obligation expresse de diligence en matière de navigation et d'administration, inscrite à l'article 3, serait en harmonie avec l'ensemble de la Convention et dissiperait toutes les incertitudes. Un nouveau paragraphe 3, inséré à l'article 3, pourrait se lire comme suit :

« 3. Le transporteur fera preuve de diligence et de prudence dans la navigation et dans l'administration du navire. »

2. *Incendie*

8. L'autre disposition de l'article 4 qui est incompatible avec le principe général de la responsabilité du transporteur pour faute est l'alinéa 2, b, relatif aux cas d'incendie. Comme il est indiqué dans le rapport du Secrétaire général (par. 163 à 166), l'alinéa 2, b, signifie que la négligence des employés du transporteur, qui a provoqué l'incendie, n'engage pas nécessairement la responsabilité du transporteur; la faute doit être imputable au transporteur lui-même. Selon certaines décisions rendues dans le cas de compagnies d'armateurs, la responsabilité du transporteur peut être engagée par la négligence d'un employé de rang élevé ou d'un officier⁶. Que cette distinction soit faite ou non dans tous les cas, il est évident que le propriétaire de navire ne sera pas tenu responsable de la négligence de tous ses employés. La perte ou le dommage causé par l'incendie n'est pas, semble-t-il, d'un ordre tellement particulier qu'il justifie cette règle exorbitante. Il semble que des considérations de principe analogues s'appliquent aux dommages causés par l'incendie et aux autres types de dommage, c'est-à-dire que du point de vue de l'assurance, de l'exploitation économique, de l'équité

(Suite de la note 4.)

f) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau et la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

⁵ Par exemple, aux paragraphes 240 à 243.

⁶ Tetley, *Marine Cargo Claims* 112 (1965) : *Earle v. Stoddart*, 287 U.S. 420, 425 (1932) : Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* 698 (1957).

et du contentieux, aspects divers dont traite le rapport du Secrétaire général (par. 246 et 178 à 214), on serait amené à envisager la responsabilité pour les dommages causés par l'incendie de la même manière que la responsabilité pour tout autre type de dommage. Il convient toutefois de souligner qu'il est souvent difficile, sinon impossible, pour le transporteur de déterminer la cause des incendies à bord. A la troisième session du Groupe de travail, on a fait valoir qu'en pareil cas l'absence d'exonération en cas d'incendie (et le renversement de la charge de la preuve) reviendrait à imposer au transporteur une responsabilité objective⁷. Cependant, le propriétaire des marchandises se trouve généralement plus mal placé encore pour établir la cause d'un incendie à bord et il semblerait, en conséquence, qu'une règle en sens contraire lui ôterait tout recours, quelle que puisse être la faute du transporteur. Quoi qu'il en soit, s'il doit y avoir une règle générale de responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage des marchandises causé par sa faute ou par la faute de ses employés, il s'ensuit normalement que la clause relative aux cas d'incendie doit être éliminée.

3. Navigabilité pendant le voyage

9. Le paragraphe 1 de l'article 3 prévoit que le transporteur a l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité, mais il limite l'étendue de cette obligation en précisant : « avant et au début du voyage ».

10. Le transporteur ne manque donc pas à ses obligations au regard du paragraphe 1 lorsqu'il laisse un état d'innavigabilité se produire après le début d'un voyage⁸, et cela même s'il y a eu négligence de sa part. En l'état actuel du droit, cette négligence serait vraisemblablement considérée comme une négligence dans l'administration du navire, ce qui aurait pour conséquence que le transporteur ne serait pas responsable de la perte ou du dommage des marchandises.

11. Il va de soi que les modifications proposées précédemment aux articles 3 et 4 auraient pour effet de rendre le transporteur responsable des dommages causés aux marchandises par une négligence dans l'administration du navire ainsi que dans les soins à prendre des marchandises. Si ces modifications sont adoptées, le fait que l'obligation du transporteur de fournir un navire en état de navigabilité est limitée par la clause « avant et au début du voyage » ne tire sans doute guère à conséquence. Toute faute du transporteur qui aurait pour effet de mettre le navire en état d'innavigabilité pendant le voyage serait très probablement considérée comme une faute dans l'administration du navire ou dans les soins à prendre des marchandises, le transporteur étant responsable dans les deux cas. Toutefois, il y a toujours la possibilité d'une lacune — par exemple si un tribunal juge qu'un acte de négligence mettant le

navire en état d'innavigabilité ne relève ni de l'administration du navire ni de la navigation ni des soins à prendre des marchandises. Soustraire le transporteur à sa responsabilité du fait de cet acte serait aller contre le principe général de la responsabilité du transporteur pour faute. Pour prévenir cette lacune, il faudrait envisager de modifier le paragraphe 1 de l'article 3, dont le membre de phrase liminaire pourrait se lire comme suit :

« Le transporteur sera tenu avant, [et] au début et pendant toute la durée du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour : »

4. Cas où la faute du transporteur coexiste avec l'une des exceptions prévues à l'article 4

a) Introduction

12. Les Règles de La Haye ne précisent pas quelle est la situation lorsque la faute du transporteur coexiste avec l'une des exceptions prévues à l'article 4 2). Ce point appelle quelques explications. Prenons tout d'abord les exceptions, prévues aux alinéas e à o, qui ont trait à la force étrangère insurmontable, à la faute du chargeur et à la tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer. Normalement, si l'un de ces faits ou exceptions est la cause de la perte, la solution est évidente. Par exemple, si la perte ou le dommage des marchandises provient d'un retard imputable à la mise en quarantaine du navire, il n'y a normalement pas de faute à la charge du transporteur et le bénéfice de l'exception dont celui-ci se prévaut en vertu de l'alinéa h est compatible avec le principe de la responsabilité du transporteur exclusivement fondée sur la faute. Mais, supposons que la négligence du transporteur ait d'une manière ou d'une autre été la cause de la mise en quarantaine du navire. Ou supposons que la négligence du transporteur qui n'a pas correctement entreposé la marchandise ait contribué au dommage ou l'ait aggravé. Les Règles de La Haye n'envisagent pas clairement ces cas. Des obligations du transporteur au regard de l'article 3 ou des exceptions prévues par l'article 4 2), lesquelles doivent prévaloir ?

13. Une opinion communément admise est que dans ces cas le transporteur n'est pas exonéré⁹. Lorsque la faute du transporteur a causé l'événement qui constitue une exception, le transporteur est habituellement tenu responsable de la totalité des dommages. Lorsque la faute du transporteur concourt à la survenance de l'événement qui constitue une exception — par exemple du fromage est avarié par suite d'un retard imputable à la mise en quarantaine dans un port où la température est élevée et d'un entreposage défectueux — le transporteur est normalement tenu responsable de la fraction de la perte imputable à sa faute, ou de la totalité de la perte s'il n'est pas possible d'isoler sa part de responsabilité. Toutefois, si cette interprétation des exceptions prévues aux alinéas e à o est courante, elle n'est cependant pas universelle. Certaines juridictions adoptent

⁷ Rapport du Groupe de travail, par. 64.

⁸ Une règle courante est qu'en ce qui concerne chaque marchandise le voyage commence au moment où le navire lève l'ancre dans le port où cette marchandise a été chargée.

⁹ Voir le rapport du Secrétaire général, par. 167 à 171 et 267.

une position diamétralement opposée tandis que d'autres n'ont pas de jurisprudence bien arrêtée.

14. D'autres exceptions soulèvent des difficultés analogues. C'est ainsi que les exceptions relatives aux périls de mer (c) et à l'« acte de Dieu » (d) ont été interprétées par certains tribunaux comme exigeant implicitement l'absence de faute de la part du transporteur. Ces tribunaux ont jugé que si le transporteur n'a pas exercé une diligence raisonnable pour prévenir un péril de mer particulier, que ce soit la tempête ou la foudre, il ne pourra se prévaloir du bénéfice de l'exception et sera responsable¹⁰. Cependant, d'autres tribunaux ont une position différente ou n'ont pas de jurisprudence bien arrêtée¹¹.

15. A la troisième session du Groupe de travail la plupart des représentants ont été d'avis que la responsabilité du transporteur devrait être fondée sur la faute et que les incertitudes devraient être dissipées¹². Lorsqu'elles coexistent avec une faute du transporteur, les exceptions prévues à l'article 4 2) sont un facteur d'incertitude et elles permettent de dégager la responsabilité d'un transporteur fautif. Il y a deux solutions possibles à ce problème. La première consisterait à ajouter une disposition qui envisagerait le cas où, en présence des exceptions prévues à l'article 4 2), il y a également faute du transporteur et à énoncer la règle à suivre dans ce cas pour déterminer la responsabilité. Il s'agirait simplement d'insérer une disposition supplémentaire sans modifier les exceptions prévues à l'article 4 2). En revanche, la seconde solution consisterait à éliminer toutes les exceptions particulières prévues à l'article 4 2).

b) *Première solution : insertion d'une disposition prévoyant la portée de l'article 4*

16. Il serait possible d'insérer immédiatement après l'alinéa g de l'article 4 2) une nouvelle disposition libellée comme suit¹³ :

« Le transporteur ne sera cependant pas déchargé de sa responsabilité pour perte ou dommage provenant ou résultant d'une ou de plusieurs des causes prévues ci-dessus, lorsque par sa faute ou par un manque de diligence raisonnable, il :

« i) A causé ou provoqué l'événement qui constitue l'exception; ou

« ii) A contribué à sa survenance, auquel cas il ne sera toutefois responsable que de la fraction de la perte ou du dommage imputable à sa faute sous réserve de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute. »

c) *Seconde solution : suppression des exceptions*

17. Afin de faire disparaître les ambiguïtés et les difficultés évoquées plus haut (aux paragraphes 12 à 14), une seconde solution consisterait à éliminer toutes les exceptions particulières et à ne conserver qu'une clause d'exonération générale telle que celle qui figure actuellement à l'alinéa g de l'article 4 2)¹⁴. Cette disposition générale exonère très clairement le transporteur de sa responsabilité pour toute perte ou dommage provenant ou résultant de toute cause qui n'est pas liée à une faute du transporteur. Cette disposition serait suffisante, semble-t-il, pour appliquer le principe de la responsabilité du transporteur pour faute. Une liste d'exceptions est superflue¹⁵. L'alinéa g de l'article 4 2) écarte le risque de voir le transporteur tenu responsable de la perte ou du dommage lorsqu'il n'a commis aucune faute. Il semble que la suppression des exceptions soit préférable à la première solution car elle constitue un moyen plus simple et plus sûr d'instituer un régime général de responsabilité du transporteur pour faute. Conserver une énumération d'exceptions qui ne sont pas indispensables est une source de confusion. L'examen de la question de la charge de la preuve dans la deuxième partie (par. 21 à 31) du présent document de travail montrera de façon plus évidente encore qu'il est superflu de prévoir des cas particuliers d'exonération, ce qui ne peut que prêter à confusion.

18. En retenant la présente solution, on pourrait envisager, pour énoncer clairement la règle en cas de négligence contributive, de concevoir les dispositions du paragraphe 2 de l'article 4 comme suit :

« 2. Lorsque la faute du transporteur concourt avec une autre cause à la perte ou au dommage, le transporteur ne sera responsable que de la fraction de la perte ou du dommage imputable à sa faute, sous réserve de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute. »

d) *La clause « sous réserve de » du paragraphe 2 de l'article 3*

19. Quelle que soit la solution retenue, il conviendrait également d'envisager une modification du paragraphe 2 de l'article 3. Ce paragraphe, qui énonce les obligations du transporteur en ce qui concerne les soins à prendre

¹⁰ Voir le rapport du Secrétaire général, par. 159.

¹¹ Il faut encore noter deux autres clauses : l'exception des vices cachés, l'alinéa p de l'article 4 2) prévoit expressément qu'il s'agit des vices cachés « échappant à une diligence raisonnable », tandis que le paragraphe 1 de l'article 4 décharge le transporteur de sa responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant de l'état d'innavigabilité « à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable... ». Ces deux clauses sont les plus claires car elles prévoient expressément la faute concomitante du transporteur.

¹² Rapport du Groupe de travail, par. 69, cité au paragraphe 1 ci-dessus.

¹³ On trouvera au paragraphe 34 (variante A) le texte des dispositions remaniées qu'appelle cette solution, avec les modifications proposées plus haut dans la présente partie, sect. 1 à 3, du document de travail.

¹⁴ On trouvera au paragraphe 35 (variante B) le texte des dispositions remaniées qu'appelle cette solution.

¹⁵ Il est à noter que l'exception prévue à l'alinéa l de l'article 4 2) : « Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » ne s'impose pas du fait que cet acte ne semble pas constituer en lui-même une faute et que le transporteur n'est responsable que des conséquences de sa faute (al. g de l'article 4 2). Par la clause relative au déroutement, qui vise expressément le sauvetage de vies ou de biens en mer, il est possible de dissiper tous les doutes à cet égard.

des marchandises, contient la clause : « sous réserve des dispositions de l'article 4... ». Il est souhaitable, semble-t-il, de supprimer les mots cités entre guillemets.

20. Malgré son apparence anodine, cette clause peut soulever de graves difficultés si on lui donne tout son sens indépendamment du contexte. Une interprétation possible serait de considérer que cette clause n'ajoute rien en droit puisqu'elle signifie simplement que les dispositions de l'article 4 doivent jouer. Mais cela serait évident en l'absence de la clause. Et si l'on fait alors valoir qu'il faut donner aux mots « sous réserve de... » une signification indépendante du contexte, cela pourrait conduire un tribunal à juger que, si un transporteur peut se prévaloir de l'une des exceptions prévues à l'article 4 2), il n'est pas tenu de prendre dûment soin des marchandises, ce qui irait évidemment contre le principe de la responsabilité pour faute. Si l'une ou l'autre des deux solutions précédemment envisagées est adoptée, il est peu probable qu'un tribunal interprète en ce sens la clause « sous réserve de... ». Mais puisque cette clause n'a pas d'utilité et ne peut que prêter à confusion, il faudrait envisager de la supprimer.

II. — Modifications qu'impliquerait l'application d'un régime uniforme en ce qui concerne la charge de la preuve

21. Ainsi qu'il est indiqué de façon plus détaillée dans le rapport du Secrétaire général (par. 167 à 177), la Convention de Bruxelles de 1924 ne prévoit pas un régime unifié en ce qui concerne la charge de la preuve. Certaines des dispositions de cet instrument prévoient expressément l'incidence de la charge de la preuve¹⁶ mais le plus souvent la Convention est muette sur ce point. Il en résulte que les tribunaux ont appliqué des règles différentes quant à la charge de la preuve. La règle appliquée peut varier avec l'exception invoquée et selon la juridiction saisie et, dans bien des cas, la règle applicable est tout à fait incertaine. Qui plus est, il semble bien qu'aucun principe constant ou rationnel ne justifie la pluralité des règles couramment appliquées en ce qui concerne la charge de la preuve dans les cas prévus aux articles 3 et 4.

22. A la troisième session du Groupe de travail, une forte tendance s'est manifestée en faveur de la simplification et de l'unification des règles régissant la charge de la preuve et d'un examen attentif de la proposition faite à cet égard au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général¹⁷. Suivant cette proposition, les dispositions suivantes seraient ajoutées à l'article 4 2) :

« Le demandeur sera tenu de prouver :

« a) Le fait qu'il est propriétaire des marchandises ou qu'il est, à quelque autre titre, habilité à intenter l'action;

« b) Le fait que la perte ou le dommage ont eu lieu au cours de la période pendant laquelle le transporteur est responsable;

« c) L'étendue matérielle de la perte ou du dommage;

« d) La valeur monétaire de la perte ou du dommage.

« Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur : pour ne pas encourir de responsabilité, il lui appartiendra de prouver que ni sa faute personnelle, ni son fait, ni la faute ou la négligence de ses agents ou préposés n'ont contribué ou concouru à la perte ou au dommage. »

Cette proposition est fondée sur les considérations exposées dans le rapport du Secrétaire général¹⁸, et témoigne notamment du souci d'attribuer la charge de la preuve à la partie qui est la mieux placée pour savoir ce qui s'est passé et qui est généralement le transporteur. Une autre considération importante est la nécessité de clarifier et de simplifier les règles régissant actuellement la charge de la preuve, qui sont actuellement compliquées, incertaines et donc très peu pratiques.

23. Dans la présente partie, on analysera les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter au texte de l'article 4, si la proposition relative à la charge de la preuve figurant au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général était adoptée.

24. *Exceptions e à o.* — Il est tout d'abord nécessaire de considérer les exceptions des alinéas e à o de l'article 4 compte tenu de la proposition précitée visant à établir un régime unifié de la charge de la preuve. Parmi ces exceptions figurent la force étrangère insurmontable, la faute du chargeur, les vices de la marchandise et la tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer. Il n'est pas possible d'indiquer en une seule formule quelle est l'incidence de la charge de la preuve pour toutes ces exceptions devant toutes les juridictions, et c'est d'ailleurs l'existence de règles divergentes et confuses quant à la charge de la preuve sous le régime des Règles de La Haye actuelles qui milite en faveur d'un changement et d'une simplification. Cependant, une règle générale est qu'il appartient au transporteur de prouver qu'il bénéficie de l'une de ces exceptions et, s'il y réussit, la charge de la preuve est alors renversée et il incombe au chargeur de prouver que c'est la faute du transporteur qui a provoqué l'événement constituant un cas d'exonération ou qui a concouru avec cet événement à la survenance de la perte ou dommage¹⁹.

25. Il est certain que cette formule n'est pas compatible avec la proposition de régime unifié de la charge de la preuve. Si cette proposition était adoptée, il

¹⁶ Voir note 12 ci-dessus.

¹⁷ Voir par. 69, c, du rapport du Groupe de travail, cité au par. 1 ci-dessus. Trois modifications de détail ont été apportées à la proposition figurant dans le rapport du Secrétaire général : « chargeur » a été remplacé par « demandeur »; l'alinéa b : « b) le contrat », jugé superflu, a été supprimé; les mots « pour ne pas encourir de responsabilité » ont été ajoutés pour plus de clarté.

¹⁸ Voir par. 256 à 265.

¹⁹ Rapport du Secrétaire général, par. 167 à 171.

existerait deux solutions possibles, analogues à celles qui ont été exposées dans la première partie, section 4, du présent document de travail (voir par. 16 à 18 ci-dessus).

26. La première solution consisterait à préciser, dans le libellé de la disposition prévoyant un régime unifié de la charge de la preuve, que ce régime s'applique dans tous les cas, qu'il y ait ou non lieu d'appliquer également l'une des exceptions de l'article 4 2). Il conviendrait, à cette fin, d'ajouter les mots qui, ci-après, sont soulignés : « Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur, même si une ou plusieurs des dispositions de l'article 4 2) sont applicables ²⁰. »

27. La deuxième solution consisterait à supprimer les exceptions particulières prévues aux alinéas *e* à *o* de l'article 4 2). Cette solution serait peut-être préférable. Les exceptions n'auraient plus, en effet, aucun rôle à jouer en ce qui concerne la charge de la preuve sous un nouveau régime unifié. Et si l'on adoptait une règle générale de responsabilité fondée sur la faute, les exceptions n'auraient plus aucun effet sur la responsabilité, puisqu'elles seraient toutes couvertes par la disposition générale de l'actuel alinéa *q* de l'article 4 2). Les exceptions des alinéas *e* à *o* n'auraient donc plus de raison d'être.

28. Des dispositions sans objet conduisent à des erreurs d'interprétation et à des malentendus. Il est difficile à un tribunal ayant à appliquer un texte prévoyant toute une série d'exceptions particulières de conclure que ces dispositions ne sont d'aucune utilité. On sait que ces exceptions sont des obstacles à l'application d'un système général de responsabilité du transporteur pour faute (voir par. 12 à 14 ci-dessus). Elles présentent aussi des inconvénients en ce qui concerne la charge de la preuve. Certains tribunaux chercheraient à donner un sens à ces exceptions superfétatoires, ce qui risquerait de conduire à des résultats que les rédacteurs du texte n'avaient pas voulus. Si l'on adoptait la disposition proposée en ce qui concerne la charge de la preuve et si l'on appliquait le système de la responsabilité pour faute, il conviendrait donc d'envisager sérieusement la suppression des exceptions *e* à *o*.

29. *Exceptions c, d et p.* — Pour ce qui est de la charge de la preuve, les exceptions *c* et *d*, relatives aux périls de la mer et à l'« acte de Dieu », peuvent différer sur un point des exceptions *e* à *o*. Les exceptions *c* et *d* ont parfois été interprétées comme exigeant du transporteur qui veut s'en prévaloir qu'il prouve qu'il n'y a pas eu négligence de sa part ²¹. La charge de la preuve incombe donc exclusivement au transporteur dès que le chargeur a apporté la preuve initiale de la perte. Dans la mesure où les tribunaux se conformeraient à cette interprétation, il n'y aurait pas d'incompatibilité entre ces dispositions et le régime envisagé de la charge de la preuve ou le système général de responsabilité pour faute. Cela peut conduire à penser

que ces exceptions sont parfaitement inoffensives et peuvent être conservées telles quelles. Il n'est pas du tout certain, cependant, que tous les tribunaux, ou même la plupart d'entre eux, suivraient cette interprétation ²². Les exceptions *c* et *d* soulèvent donc en réalité les mêmes problèmes et elles offrent les mêmes possibilités de solution que les exceptions *e* à *o*. On peut choisir entre l'addition précédemment suggérée au libellé de la disposition relative à la charge de la preuve ²³ et la suppression des alinéas *c* et *d*. Cette suppression semble préférable étant donné que les exceptions *c* et *d* seraient superfétatoires et présenteraient les mêmes inconvénients que les exceptions *e* à *o*.

30. L'exception relative aux vices cachés est ainsi rédigée « *p*) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ». Puisque le texte exige de sa part une diligence raisonnable, le transporteur a donc la charge de prouver sa diligence pour pouvoir bénéficier de l'exception. Il est moins sûr, cependant, de s'en remettre à une analyse littérale du texte qu'aux dispositions explicites suggérées pour la charge de la preuve. Là aussi on peut donc choisir entre l'addition précédemment suggérée à la disposition relative à la charge de la preuve et la suppression de *p*.

31. *Innavigabilité : article 4 1).* — L'article 4 1) prévoit que le transporteur ne sera pas responsable des pertes ou dommages résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il n'y ait eu un manque de diligence raisonnable. Il contient une disposition régissant expressément la charge de la preuve :

« Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article. »

Cette disposition ne semble pas incompatible avec le régime uniforme envisagé de la charge de la preuve ni avec un système général de responsabilité du transporteur pour faute. Il apparaît, cependant, que l'article 4 1) devient inutile, si l'on adopte le régime uniforme de la charge de la preuve et le système général de responsabilité pour faute. L'article 4 1) soulève donc, de la manière la plus directe, la question de savoir s'il ne convient pas de supprimer une disposition apparemment sans objet. Si les inconvénients de cette disposition semblent mineurs, l'utilité qu'elle pourrait avoir paraît négligeable. La suppression de l'article 4 1) semble donc indiquée.

32. *Exception générale : article 4 2), q.* — L'exception générale prévue à l'article 4 2), *q*, contient aussi ses propres règles en ce qui concerne la charge de la preuve. Tout comme l'article 4 1), l'article 4 2), *q*, est compatible avec le régime uniforme envisagé, mais

²⁰ Le texte complet de la disposition figure au paragraphe 34 ci-après.

²¹ Rapport du Secrétaire général, par. 173.

²² Voir *Corte di Cassazione* 4 avril 1957, dans *Dir. Mar.* 1958, p. 67 (c'est au chargeur qu'il appartient de prouver la négligence du transporteur lorsque celui-ci invoque l'exception du péril de mer).

²³ C'est-à-dire : « même si une ou plusieurs des dispositions de l'article 4 2) sont applicables : »

sa disposition relative à la charge de la preuve devient superflue si ce régime est adopté. Il semble donc préférable de supprimer cette disposition de l'article 4 2), *g*.

III. — Récapitulation des diverses modifications suggérées au texte des articles 3 et 4

33. La présente partie reproduit les dispositions des articles 3 et 4 des Règles de La Haye qui ont été examinées dans le présent document avec toutes les modifications proposées. La variante A contient les changements suggérés dans l'hypothèse où l'on conserverait dans la Convention les exceptions particulières [art. 4 2), *c* à *p*]. La variante B contient les changements suggérés dans l'hypothèse où ces exceptions seraient supprimées. Dans les deux variantes, les mots du texte actuel de la Convention de Bruxelles, qui seraient supprimés, figurent entre crochets. Les mots que l'on suggère d'ajouter sont soulignés.

34. VARIANTE A

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant, [et] au début *et pendant toute la durée* du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour²⁴ :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité,
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire,
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur [sous réserve des dispositions de l'article 4,]²⁵ procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. *Le transporteur fera preuve de diligence et de prudence dans la navigation et dans l'administration du navire*²⁶.

Article 4

[1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable

tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article²⁷.]

[2. 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

[a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire²⁸;

[b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur²⁹;

[c)] a) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

[d)] b) D'un « acte de Dieu »;

[e)] c) De faits de guerre;

[f)] d) Du fait d'ennemis publics;

[g)] e) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

[h)] f) D'une restriction de quarantaine;

[i)] g) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

[j)] h) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

[k)] i) D'émeutes ou de troubles civils;

[l)] j) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

[m)] k) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

[n)] l) D'une insuffisance d'emballage;

[o)] m) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

[p)] n) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

[q)] o) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur [mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage]³⁰;

le transporteur ne sera cependant pas déchargé de sa responsabilité pour perte ou dommage provenant ou résultant d'une ou de plusieurs des causes prévues ci-dessus lorsque par sa faute ou par un manque de diligence raisonnable, il :

i) *A causé ou provoqué l'événement qui constitue l'exception ou*

ii) *A contribué à sa survenance, auquel cas il ne sera toutefois responsable que de la fraction de la perte ou du dommage imputable à sa faute sous réserve de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute*³¹.

2. *Le demandeur sera tenu de prouver :*

a) *Le fait qu'il est propriétaire des marchandises ou qu'il est, à quelque autre titre, habilité à intenter l'action.*

²⁷ Cette proposition de suppression est examinée au paragraphe 31 ci-dessus.

²⁸ Cette proposition de suppression est examinée aux paragraphes 6 et 7 ci-dessus.

²⁹ Cette proposition de suppression est examinée au paragraphe 8 ci-dessus.

³⁰ Cette proposition de suppression est examinée au paragraphe 32 ci-dessus.

³¹ Cette proposition d'addition est examinée aux paragraphes 12 à 16 ci-dessus.

²⁴ Ces propositions de modification sont examinées aux paragraphes 9 à 11 ci-dessus.

²⁵ Cette proposition de suppression est examinée aux paragraphes 19 et 20 ci-dessus.

²⁶ Cette proposition d'addition est examinée au paragraphe 9 ci-dessus.

b) Le fait que la perte ou le dommage ont eu lieu au cours de la période pendant laquelle le transporteur est responsable ;

c) L'étendue matérielle de la perte ou du dommage ;

d) La valeur monétaire de la perte ou du dommage.

Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur même si une ou plusieurs des dispositions de l'article 4 2) sont applicables : pour ne pas encourir de responsabilité, il lui appartiendra de prouver que ni sa faute personnelle, ni son fait, ni la faute ou la négligence de ses agents ou préposés n'ont contribué ou concouru à la perte ou au dommage ³³.

35. VARIANTE B

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant, [et] au début et pendant toute la durée du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour ³³ :

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Appropriier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur [sous réserve des dispositions de l'article 4,] ³⁴ procédera de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Le transporteur fera preuve de diligence et de prudence dans la navigation et dans l'administration du navire ³⁵.

Article 4 ³⁶

[2.] 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages [provenant ou] résultant :

[q)] De toute [autre] cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur [mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage] ³⁷.

2. Lorsque la faute du transporteur concourt avec une autre cause à la perte ou au dommage, le transporteur ne sera responsable que de la fraction de la perte ou du dommage imputable à sa faute, sous réserve de prouver le montant de la perte ou du dommage qui n'est pas imputable à sa faute.

3. Le demandeur sera tenu de prouver :

a) Le fait qu'il est propriétaire des marchandises ou qu'il est, à quelque autre titre, habilité à intenter l'action ;

³³ Ces propositions d'addition sont examinées aux paragraphes 21 à 23 et 26 ci-dessus.

³⁴ Ces propositions de modification sont examinées aux paragraphes 9 à 11 ci-dessus.

³⁵ Ces propositions de suppression sont examinées aux paragraphes 19 et 20 ci-dessus.

³⁶ Cette proposition d'addition est examinée au paragraphe 7 ci-dessus.

³⁷ Le reste de l'article 4 1) et tout l'article 4 2) jusqu'à p inclus sont supprimés. Ces propositions de suppression sont examinées aux paragraphes 17, 24, 27 à 31 ci-dessus. Le texte complet des articles 3 et 4 figure ci-dessus au paragraphe 4 et dans la note 4 en bas de page.

³⁸ Ces propositions de modification sont examinées au paragraphe 32 ci-dessus.

b) Le fait que la perte ou le dommage ont eu lieu au cours de la période pendant laquelle le transporteur est responsable ;

c) L'étendue matérielle de la perte ou du dommage ;

d) La valeur monétaire de la perte ou du dommage.

Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur : pour ne pas encourir de responsabilité, il lui appartiendra de prouver que ni sa faute personnelle, ni son fait, ni la faute ou la négligence de ses agents ou préposés n'ont contribué ou concouru à la perte ou au dommage ³⁸.

IV. — Règles de responsabilité sous le régime des conventions relatives à d'autres modes de transport de marchandises

A. — INTRODUCTION

36. Le rapport du Secrétaire général décrit les fondements de la responsabilité et la charge de la preuve dans les principales conventions concernant le transport international de marchandises par chemin de fer, par route et par air ³⁹. Ces instruments sont la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie) ⁴⁰, la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (Convention CIM) ⁴¹ et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) ⁴². Les dispositions relatives à la responsabilité dans ces trois conventions sont très proches les unes des autres. Une disposition édicte une règle de responsabilité que l'on peut qualifier d'objective, selon laquelle le transporteur est responsable de tout dommage causé aux marchandises pendant la durée du transport. Une deuxième disposition, cependant, limite en fait la responsabilité du transporteur en l'assimilant à une responsabilité fondée sur la faute ou la négligence. C'est ainsi que le paragraphe 1 de l'article 18 de la Convention de Varsovie prévoit que :

« Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. »

Et le paragraphe 1 de l'article 20 de cette même Convention restreint la règle générale de la manière suivante :

« Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. »

³⁹ Ces propositions de modification sont examinées aux paragraphes 21 à 23 ci-dessus.

⁴⁰ Rapport du Secrétaire général, par. 215 à 230.

⁴¹ *Ibid.*, par. 216 à 221.

⁴² *Ibid.*, par. 222 à 226.

⁴³ *Ibid.*, par. 227 à 230.

Le texte de ce dernier paragraphe a été interprété comme n'exigeant du transporteur qu'un degré raisonnable de diligence⁴³.

B. — DISPOSITIONS DE FOND SOUS LE RÉGIME D'AUTRES CONVENTIONS INTERNATIONALES

37. Si la solution adoptée dans les trois conventions est retenue pour modifier les Règles de La Haye, il y aura lieu de supprimer les paragraphes 1 et 2 de l'article 3 qui exigent du transporteur qu'il mette le navire en état de navigabilité et qui lui demandent notamment de procéder de façon soignée au chargement, à la manutention et au déchargement des marchandises. Ces paragraphes seraient remplacés par un nouveau paragraphe 1 de l'article 3 ainsi rédigé :

« Le transporteur sera responsable de toute perte ou dommage des marchandises transportées survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde. »

38. La disposition précédente est inspirée de l'article 17 1) de la Convention CMR mais elle ne serait guère différente si l'on s'était inspiré des dispositions correspondantes de la Convention CIM ou de la Convention de Varsovie⁴⁴.

39. Les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 seraient aussi supprimés. Ils pourraient être remplacés par une disposition extraite de l'une des trois Conventions, à savoir :

Cependant, le transporteur ne sera pas responsable si :

a) [Transport aérien : Convention de Varsovie] « lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre »;

b) [Transport par chemin de fer : Convention CIM] la perte ou dommage résulte de circonstances que [le transporteur]... ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier »;

c) [Transport par route : Convention CMR] la perte ou le dommage ont résulté de « circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier^{44a} ».

C. — CHARGE DE LA PREUVE

40. Selon la règle générale consacrée par les trois Conventions, c'est au transporteur qu'incombe la charge de la preuve. Il y a certaines exceptions à cette

⁴³ *Ibid.*, par. 217 et 218.

⁴⁴ Il est à noter que, contrairement aux Conventions CMR et CIM, ce projet de disposition ne traite pas du retard étant donné que l'effet du retard est une question pouvant être examinée séparément.

^{44a} Les Conventions CIM et CMR déchargent le transporteur de toute responsabilité pour perte ou dommage résultant des « risques particuliers inhérents » à des circonstances déterminées. Voir les paragraphes 222 (note 186) et 229 (note 190) du rapport du Secrétaire général. Certaines de ces circonstances sont analogues au transport de marchandises en pontée et au transport d'animaux vivants, qui ont été examinés à la troisième session du Groupe de travail. Ces circonstances particulières, qui appellent un régime spécial, pourraient faire l'objet de dispositions qui viendraient compléter les règles générales sur le fondement de la responsabilité.

règle générale, exposées dans le rapport du Secrétaire général⁴⁵, qui sont différentes dans chaque convention et qui sont vraisemblablement fondées sur les conditions particulières de chaque mode de transport. Le régime uniforme de la charge de la preuve proposé au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général est analogue au système des trois Conventions puisque, d'une manière générale, il attribue au transporteur la charge de la preuve. Le paragraphe 269 diffère des trois Conventions autant que celles-ci diffèrent entre elles, c'est-à-dire par les exceptions particulières qui sont apportées à la règle générale de la charge de la preuve. Il ne semble y avoir aucune raison d'adopter les exceptions particulières qui valent pour le transport par air, par chemin de fer ou par route. Ces dispositions de détail sont liées aux conditions et pratiques de chaque mode de transport particulier. Le paragraphe 269, néanmoins, en attribuant d'une manière générale la charge de la preuve au transporteur, est exactement conforme au principe régissant la charge de la preuve dans les trois Conventions.

D. — RÉCAPITULATION DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR SOUS LE RÉGIME DES AUTRES CONVENTIONS INTERNATIONALES

41. La présente section donne le texte de la disposition de fond relative à la responsabilité du transporteur qui s'inspirerait de la Convention de Varsovie et des Conventions CMR et CIM; cette disposition est suivie de deux variantes respectivement fondées sur 1) la Convention de Varsovie et 2) les Conventions CMR et CIM. La disposition unifiée relative à la charge de la preuve (par. 4) est extraite du projet proposé dans la deuxième partie du présent document de travail. Il est à noter que ce projet de disposition relative à la charge de la preuve suit la proposition figurant au paragraphe 269 du rapport du Secrétaire général.

42. VARIANTE C

3. Le transporteur sera responsable de toute perte ou dommage des marchandises transportées survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde⁴⁶.

Cependant, le transporteur ne sera pas responsable si :

[Variante C 1] — basée sur la Convention de Varsovie « lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou s'il leur était impossible de les prendre ».

[Variante C 2] — basée sur les Conventions CIM et CMR « la perte ou dommage résulte de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier⁴⁷ ».

4. Le demandeur sera tenu de prouver :

a) Le fait qu'il est propriétaire des marchandises ou qu'il est, à quelque autre titre, habilité à intenter l'action;

⁴⁵ Voir le rapport du Secrétaire général, par. 225, 226 et 230.

⁴⁶ Cette proposition est examinée aux paragraphes 36 à 38 ci-dessus.

⁴⁷ Ces deux variantes sont proposées au paragraphe 39 ci-dessus.

b) Le fait que la perte ou le dommage ont eu lieu au cours de la période pendant laquelle le transporteur est responsable;

c) L'étendue matérielle de la perte ou du dommage;

d) La valeur monétaire de la perte ou du dommage.

Sur tous les autres points, la charge de la preuve incombera au transporteur : pour ne pas encourir de responsabilité, il lui appartiendra de prouver que ni sa faute personnelle, ni son fait, ni la faute ou la négligence de ses agents ou préposés, n'ont contribué ou concouru à la perte ou au dommage⁴⁸.

E. — COMPARAISON DES RÈGLES FONDÉES SUR D'AUTRES CONVENTIONS DE TRANSPORT ET DES DISPOSITIONS FONDÉES SUR LES RÈGLES DE LA HAYE

43. Les règles de responsabilité des trois Conventions sont très proches en fait des règles de responsabilité suggérées dans le présent document. Dans les deux cas, les règles consacrent essentiellement une responsabilité fondée sur la faute. L'économie des règles est néanmoins différente. Les trois Conventions édictent tout d'abord une règle de responsabilité du transporteur pour perte ou dommage causé aux marchandises pendant une certaine période de temps. Puis, une exception générale est prévue qui a pour effet de ramener la responsabilité du transporteur à une responsabilité fondée sur la faute.

44. Le système de responsabilité qui a été exposé précédemment, et que nous pourrions appeler système modifié des Règles de La Haye, procède d'une manière différente. Les obligations du transporteur sont énoncées d'une manière beaucoup plus limitative que ne le fait la règle générale que posent au départ les trois Conventions. Le système modifié des Règles de La Haye demande seulement au transporteur d'exercer une « diligence raisonnable » pour mettre le navire en état de navigabilité, de procéder « de façon appropriée et soigneuse » aux opérations concernant les mar-

chandises, et d'assurer la navigation et l'administration du navire. On peut donc considérer que, lorsqu'il exonère le transporteur de la responsabilité des dommages survenus en l'absence de toute faute ou négligence de sa part, l'article 4 ne constitue pas une exception mais vient renforcer le sens des mots « diligence raisonnable » et « de façon appropriée et soigneuse ».

45. Les deux systèmes visent certainement le même but — établir une règle de responsabilité fondée sur la faute — et semblent arriver à peu près au même résultat. Il est difficile de dire lequel des deux exige du transporteur une meilleure qualité de services, ou s'il y a une différence quelconque entre eux à cet égard.

46. Il est difficile de prévoir quelle interprétation les tribunaux maritimes pourront donner des textes des trois Conventions. Étant donné que le projet fondé sur les Règles de La Haye est celui dont la rédaction est la plus proche de la rédaction habituelle des instruments juridiques, c'est celui qui soulève probablement le moins de doutes quant à l'interprétation qu'en donneront les tribunaux dans le contexte du transport maritime de marchandises.

47. D'une autre côté, l'adoption de la formule de l'une des trois Conventions pourrait faciliter la rédaction des contrats dans le cas des opérations de transport combinées ainsi que l'établissement de règles uniformes applicables à ces contrats. Sous les régimes actuels, les tentatives d'unification des règles de la responsabilité se heurtent à de sérieuses difficultés en raison des différences existant entre ces règles selon le mode de transport. Ces difficultés seraient atténuées dans la mesure où les règles de responsabilité concernant le transport maritime des marchandises pourraient être rapprochées des règles concernant les autres types de transport⁴⁹.

⁴⁸ Cette proposition est examinée aux paragraphes 21 à 23 et au paragraphe 40 ci-dessus.

⁴⁹ Voir le paragraphe 64 du rapport du Groupe de travail.

3. Document de travail du Secrétariat; annexe II du rapport du Groupe de travail (A/CN.9/74*) : clauses compromissoires dans les connaissements

Introduction

1. A sa troisième session, le Groupe de travail a examiné la question des clauses compromissoires dans les connaissements. D'une façon générale, les membres du Groupe de travail se sont prononcés en faveur de l'inclusion dans les Règles de La Haye¹ d'une dispo-

sition qui traiterait du lieu où la procédure d'arbitrage peut se dérouler et qui garantirait dans toutes ces procédures l'application des Règles de La Haye².

2. L'attention du Groupe de travail s'est arrêtée sur les propositions présentées dans le rapport du Secrétaire général intitulé « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises trans-

¹ Les références aux « Règles de La Haye » ou à « la Convention » renvoient à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, 1924, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764, reproduite dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, volume II (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3), chap. II, 1.

² Rapport du Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session (ci-après dénommé « rapport du Groupe de travail »), A/CN.9/63, par. 51; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

portées : connaissements »³ et sur d'autres propositions formulées par des membres du Groupe de travail au cours de la session⁴.

3. En vue de faciliter la suite des travaux sur la question des clauses compromissoires dans les connaissements, on a procédé, dans le présent document de travail, à une analyse comparative des différentes propositions présentées^{5a}.

4. Les problèmes que les propositions concernant l'arbitrage cherchaient à résoudre étaient analogues à ceux qui s'étaient posés à propos des clauses attributives de juridiction (voir en particulier les paragraphes 75 à 85 du rapport du Secrétaire général). Dans son rapport, le Secrétaire général faisait ressortir que les clauses attributives de juridiction sont généralement insérées dans les connaissements par les transporteurs en raison des facilités qu'elles leur procurent pour se défendre contre les réclamations des propriétaires de la cargaison. On a fait valoir à ce propos que le lieu spécifié dans le connaissement pour l'introduction d'une action en justice est souvent si mal commode pour les propriétaires de la cargaison que ceux-ci ne peuvent pas présenter leurs réclamations de façon complète et dans des conditions équitables. Les propositions relatives aux clauses attributives de juridiction s'inspiraient des objectifs suivants : « 1) Réduire au minimum les inconvénients liés au lieu où le différend est jugé; 2) Réduire au minimum la possibilité de rendre inopérante la protection accordée par la Convention »⁵. Il convient de noter que le Groupe de travail a, à sa troisième session, rédigé une disposition sur les clauses attributives de juridiction qui vise à résoudre les problèmes soulevés dans le rapport du Secrétaire général⁶.

II. — Propositions

5. En vue d'assurer une progression rationnelle dans l'examen de la question, les propositions dont il sera fait état en premier lieu sont celles qui limitent le moins la liberté de la partie (normalement le transporteur) qui rédige le connaissement en ce qui concerne le choix du lieu où une procédure d'arbitrage peut être ouverte.

³ Ci-après dénommé « rapport du Secrétaire général », A/CN.9/63/Add.1, par. 127 à 149; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe.

⁴ Rapport du Groupe de travail, par. 53 à 55.

^{5a} Il est à noter qu'il conviendra, le moment venu, d'examiner les relations entre les règles relatives à l'arbitrage et le droit du demandeur de faire saisir le navire à titre de mesure conservatoire ou provisoire garantissant le paiement des sommes qui pourraient lui être attribuées à l'issue de la procédure d'arbitrage. On pourrait envisager des dispositions comparables à celles qui ont été présentées aux paragraphes 39 3), 46 et 47 du rapport du Groupe de travail à propos du choix du for dans les procédures judiciaires.

⁵ Rapport du Secrétaire général, par. 97.

⁶ Rapport du Groupe de travail, par. 39, alin. 3.

A. — DISPOSITION AUTORISANT L'INSERTION DE CLAUSES COMPROMISSOIRES DANS LES CONNAISSEMENTS ET LIMITANT LE MOINS LE CHOIX DU LIEU D'ARBITRAGE

6. La proposition ci-après a été présentée à la troisième session du Groupe de travail :

[Proposition A]

« Nonobstant les dispositions de l'article précéden[t] [... traitant des questions de juridiction...], les clauses compromissoires sont admises dans un contrat de transport à condition que l'arbitrage désigné ait lieu dans un État contractant et applique les règles [de fond] de la présente Convention⁷. »

7. La proposition A semble contenir deux éléments principaux : a) la reconnaissance expresse dans les Règles de La Haye du principe de la validité des clauses compromissoires dans les connaissements; b) la garantie de l'application des Règles de la Haye dans toute procédure d'arbitrage.

8. Cette proposition permettrait de choisir n'importe quel lieu d'arbitrage, à condition qu'il soit situé dans un État contractant⁸. Il ne semble pas que cette disposition se préoccupe de savoir si le lieu de l'arbitrage est d'un accès commode pour les parties. Le choix des lieux d'arbitrage possibles serait plus ou moins large selon l'état des ratifications et adhésions. Les premières années, peu d'États ayant ratifié la Convention, cette disposition limiterait fréquemment la liberté des rédacteurs du connaissement en ce qui concerne le choix d'un lieu particulier. Ultérieurement, elle n'aurait que peu d'effet sur la détermination du lieu de l'arbitrage.

9. On aura noté que la disposition relative aux clauses attributives de juridiction qui a été approuvée par le Groupe de travail prévoit également que l'action judiciaire ne peut être intentée que dans un État contractant. Cependant, certains membres du Groupe de travail ont contesté l'opportunité de cette restriction (rapport, par. 44) en faisant observer qu'elle pouvait contrarier l'intention sous-jacente du projet de disposition, qui était d'accorder au demandeur le choix entre un certain nombre de juridictions où l'action pouvait être portée. De plus, comme il a été indiqué plus haut, on a fait valoir que, dans la mesure où il faudrait vraisemblablement un certain temps pour que la nouvelle convention soit largement acceptée, le choix entre les lieux d'arbitrage possibles serait extrêmement limité si l'on exigeait que toute procédure d'arbitrage soit introduite dans un État contractant. Les lieux les plus commodes pour les parties pourraient par là se trouver exclus. Pour juger de la valeur de cette disposition, il ne serait pas inutile d'examiner plus avant le

⁷ Par. 54, « variante I ». Cette proposition était accompagnée de la note suivante : « Cf. art. 32 de la Convention de Varsovie (par. 134 du rapport du Secrétaire général) et proposition E (par. 147 du rapport) ».

⁸ La même condition se retrouve plus bas dans les propositions B et E.

lien entre le lieu de l'arbitrage et la mesure dans laquelle l'arbitre applique les règles de la Convention. On notera que d'autres propositions soumises au Groupe de travail recourent à un autre procédé pour assurer l'application des règles de la Convention; elles prévoient que le contrat doit imposer à l'arbitre l'application des dispositions des Règles de La Haye⁹.

B. — DISPOSITION LIMITANT LES LIEUX OÙ LA PROCÉDURE D'ARBITRAGE PEUT ÊTRE ENGAGÉE, MAIS SANS RESTREINDRE DE MANIÈRE SENSIBLE LA FACULTÉ DE CHOISIR LE LIEU DE L'ARBITRAGE CONFÉRÉE À L'ORGANISME OU À LA PERSONNE DÉSIGNÉ DANS LA CLAUSE COMPROMISSOIRE

10. Deux propositions fixent des limites au nombre de lieux où une procédure d'arbitrage peut être engagée. Cependant, elles ne restreignent en rien la faculté de la personne ou de l'organisme désigné dans la clause compromissoire de choisir le lieu de l'arbitrage.

11. La première de ces propositions a été présentée par un membre du Groupe de travail¹⁰. Elle est ainsi conçue :

[*Proposition B*]

« Nonobstant les dispositions de l'article précédent [... traitant des questions de juridiction...], les clauses compromissoires sont admises dans un contrat de transport à condition qu'il y soit stipulé :

« a) Que l'organisme d'arbitrage ou les arbitres désignés dans le contrat appliqueront les règles [de fond] de la présente Convention;

« b) Et que la procédure [d'arbitrage] aura lieu dans un État contractant, en l'un des lieux visés dans [ledit] article [...] ou au lieu choisi par lesdits organismes d'arbitrage ou arbitres¹¹. »

12. La proposition B autoriserait, aux termes de la première partie de son alinéa b, l'organisme d'arbitrage ou les arbitres désignés dans le contrat¹² à choisir comme lieu de l'arbitrage l'un des lieux dans lesquels, aux termes de la disposition relative au choix de la juridiction¹³, il est possible de porter une instance. Le lieu où est situé l'établissement principal du défendeur (le transporteur) serait donc un lieu d'arbitrage possible, mais il apparaît que, à la différence du projet de disposition relatif au choix de la juridiction qui a été approuvé par le Groupe de travail, la proposition B ne permettrait pas au demandeur de choisir, au moment où il introduit la procédure, l'un des lieux énumérés

comme possibles dans le projet d'article relatif au choix de la juridiction¹⁴.

13. La proposition B, comme il ressort de la seconde partie de son alinéa b, donne à la personne ou à l'organisme désigné dans la clause compromissoire toute liberté pour déterminer le lieu où la procédure d'arbitrage sera engagée. On peut faire valoir qu'il convient de laisser cette faculté à la personne ou à l'organisme chargé de choisir le lieu de l'arbitrage étant donné qu'ils tiendront compte, en règle générale, des intérêts des deux parties¹⁵. Un problème d'interprétation risque toutefois de se poser lorsque le contrat confie l'arbitrage à un organisme dont les règles (ou la législation à laquelle il est soumis) exigent qu'il siège en un lieu déterminé¹⁶. Si un tel organisme n'a pas la faculté de choisir un lieu donné en tenant compte des intérêts des parties, on peut se demander si le lieu de l'arbitrage a réellement été « choisi » par lui. En tout cas, il semblerait que le fait de désigner un tel organisme dans le contrat soulèverait des questions de principe analogues à celles que poserait la désignation d'un lieu d'arbitrage dans le contrat.

14. Exiger que la procédure d'arbitrage se déroule dans un État contractant poserait le même problème que celui qui a été examiné plus haut, au paragraphe 9, au sujet de la proposition A.

15. La seconde proposition s'inspirant des principes énoncés au paragraphe 12 résulte de la fusion des propositions D et E présentées dans le rapport du Secrétaire général (par. 141 et 147). Cette proposition est ainsi conçue :

[*Proposition C*]

« 1. Le contrat de transport peut contenir une clause compromissoire à condition que cette clause stipule¹⁷ que les arbitres appliqueront la présente Convention.

« 2. Lorsqu'une procédure d'arbitrage est engagée conformément à une clause compromissoire du contrat de transport, elle doit avoir lieu :

« [a] Dans l'État du domicile ou de la résidence permanente du demandeur si le défendeur a un établissement dans cet État^{17a};]

¹⁴ On se place ici dans l'hypothèse où la proposition serait rédigée de manière à exclure l'une des options énoncées dans la disposition relative au choix de la juridiction qu'a adoptée le Groupe de travail, à savoir : « e) tout lieu désigné dans le contrat de transport ». Dans le cadre de la proposition B, une telle stipulation affaiblirait encore la portée de la disposition envisagée.

¹⁵ Rapport du Secrétaire général, par. 138 et 140.

¹⁶ *Ibid.*, note 118.

¹⁷ On pourrait envisager d'ajouter les mots suivants : « ou qu'il soit prévu par ailleurs dans le contrat de transport ». Cela permettrait l'utilisation de la clause compromissoire dans le connaissance dans les cas où le choix de la Convention n'est pas fait dans ladite clause compromissoire mais dans une clause paramount que les tribunaux pourraient juger applicable ou qui pourrait elle-même faire mention de l'arbitrage.

^{17a} Cette disposition est placée entre crochets en raison d'un certain nombre de problèmes qui surgiraient si elle figurait dans la proposition; ces problèmes sont examinés dans le rapport du Secrétaire général à propos des clauses d'élection de for (par. 116). On aura remarqué que le Groupe de travail n'a pas fait figurer cette disposition dans son projet relatif aux clauses d'élection de for [par. 39 3)].

⁹ Ce procédé est utilisé à l'alinéa a de la proposition B et au paragraphe 2 de la proposition E.

¹⁰ Dans le rapport du Groupe de travail (par. 54), cette proposition était une variante de la proposition qui est reproduite dans le présent document en tant que proposition A.

¹¹ Rapport du Groupe de travail, par. 54, « variante II ».

¹² Cette proposition présume, semble-t-il, que le contrat désigne dans tous les cas un organisme d'arbitrage ou des arbitres.

¹³ Voir le projet de disposition relatif au choix de la juridiction, rapport du Groupe de travail, par. 39.

« b) Dans l'État du lieu de livraison des marchandises au transporteur;

« c) Dans l'État du lieu prévu au contrat pour la livraison des marchandises au destinataire;

« d) Au lieu choisi par la personne ou l'organisme désigné dans la clause compromissoire du contrat de transport.

« 3. Après la naissance du litige, les parties peuvent convenir de choisir comme lieu de l'arbitrage le territoire d'un État quelconque. »

16. D'un point de vue pratique, il semblerait que les limitations posées dans les propositions B et C puissent être tournées par le recours à la personne ou à l'organisme chargé de choisir le lieu de l'arbitrage, puisque ni l'une ni l'autre de ces propositions ne restreint la liberté de choix dudit organisme ou de ladite personne. De ce point de vue, il apparaît que la proposition C se différencie sensiblement de la proposition B du fait que le lieu de l'établissement principal du transporteur n'est pas mentionné parmi les lieux où l'ouverture d'une procédure d'arbitrage est autorisée. Cependant, comme on l'a dit plus haut, il est possible de tourner cette restriction par le biais de la personne ou de l'organisme chargé de choisir le lieu de l'arbitrage.

C. — DISPOSITION SPÉCIFIANT LES DIFFÉRENTS LIEUX OÙ LA PROCÉDURE D'ARBITRAGE PEUT ÊTRE ENGAGÉE

17. Ce projet de disposition résulte de la fusion des propositions C et E figurant aux paragraphes 136 et 147 du rapport du Secrétaire général. On remarquera qu'une telle disposition limiterait le choix des lieux d'arbitrage qui peuvent être stipulés dans le contrat de transport ou choisis par un organisme, une personne ou à l'issue d'une procédure spécifiés dans le contrat. Cette proposition est ainsi conçue :

[Proposition D]

« 1. Le contrat de transport peut contenir une clause compromissoire à condition que cette clause stipule¹⁸ que les arbitres appliqueront la présente Convention.

« 2. Lorsqu'une procédure d'arbitrage est engagée conformément à une clause compromissoire du contrat de transport, elle doit avoir lieu dans l'un des États suivants :

« [a] L'État du domicile ou de la résidence permanente du demandeur si le défendeur a un établissement dans cet État^{18a};

« b) L'État du lieu de livraison des marchandises au transporteur;

« c) L'État du lieu prévu au contrat pour la livraison des marchandises au destinataire.

« 3. Après la naissance du litige, les parties peuvent convenir de choisir comme lieu de l'arbitrage le territoire d'un État quelconque. »

18. La proposition D vise essentiellement, comme les propositions B et C, à éviter au propriétaire de la cargaison d'avoir à engager une procédure d'arbitrage en un lieu qui lui est difficile d'accès. Mais cette dernière proposition limite plus étroitement les lieux d'arbitrage qu'il est possible de stipuler dans le contrat puisque le choix doit s'exercer entre les lieux qui ont un certain lien avec la transaction et dont on peut penser qu'ils sont d'un accès commode pour le demandeur. Les raisons pour lesquelles il est souhaitable que l'État de l'établissement principal du transporteur soit exclu de la liste de lieux possibles figurant au paragraphe 2 de la proposition D sont exposées au paragraphe 137 du rapport du Secrétaire général, où il est fait état des plaintes que suscite le fait que les transporteurs font généralement figurer dans les connaissements types des clauses exigeant que tous les litiges soient jugés au lieu où le transporteur a son établissement¹⁹.

19. Le lieu de l'établissement principal du transporteur ou tout autre lieu ne figurant pas parmi les lieux possibles énoncés au paragraphe 2 de la proposition D peut, aux termes du paragraphe 3, être choisi par les parties après la naissance du litige. Un tel accord des parties éliminerait les abus des contrats d'adhésion puisque le demandeur aurait la possibilité de négocier le lieu de l'arbitrage²⁰. De la même façon, si la personne ou l'organisme désigné dans le contrat souhaite que la procédure d'arbitrage se déroule en un lieu autre que ceux qui sont spécifiés au paragraphe 2 de la proposition D, ils peuvent inviter les parties au différend à choisir le lieu de l'arbitrage d'un commun accord²¹. D'un point de vue pratique, même quand le connaissement stipule un lieu d'arbitrage autre que ceux qui sont énumérés au paragraphe 2 de la proposition D, le demandeur peut estimer qu'il est commode pour lui que l'arbitrage se déroule dans le lieu désigné. Cela pourrait être notamment le cas lorsque la compagnie d'assurance du demandeur a été subrogée dans les droits de ce dernier. Dans une telle situation, il semblerait que les parties pourraient convenir du lieu souhaité de part et d'autre en vertu du paragraphe 3 de la proposition D.

D. — DISPOSITION SPÉCIFIANT UN CERTAIN NOMBRE DE LIEUX OÙ LA PROCÉDURE D'ARBITRAGE PEUT S'ENGAGER, AU CHOIX DU DEMANDEUR

20. Un projet de disposition présenté au cours de la session du Groupe de travail s'inspire de l'idée que la solution en matière de clauses compromissoires doit

¹⁸ Voir plus haut, note 17, où il est suggéré d'ajouter les mots : « ou qu'il soit prévu par ailleurs dans le contrat de transport ».

^{18a} Voir plus haut, note 17a.

¹⁹ Rapport du Secrétaire général, par. 137.

²⁰ *Ibid.*, par. 139.

²¹ *Ibid.*, par. 138.

être identique à celle qui a été adoptée par le Groupe de travail en ce qui concerne les clauses d'élection de for²². Ce projet de disposition est ainsi conçu :

[*Proposition E*]

« 1. Pour tout litige auquel le contrat de transport peut donner lieu, il est possible de prévoir conformément à une clause compromissoire, dans ce contrat, une procédure d'arbitrage. Cette procédure peut avoir lieu, au choix du demandeur, dans un État contractant sur le territoire duquel est situé :

« a) L'établissement principal du transporteur ou la succursale ou l'agence du transporteur par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu; ou

« b) Le lieu où la marchandise a été prise en charge par le transporteur; ou

« c) Le lieu prévu au contrat pour la livraison de la marchandise au destinataire; ou

« d) Le lieu désigné dans le contrat de transport [ou choisi par la personne ou l'organisme désigné dans la clause compromissoire].

« 2. La clause compromissoire doit, à peine de nullité, stipuler que l'arbitre désigné appliquera la présente Convention.

« 3. Après la naissance du litige, les parties peuvent convenir de choisir comme lieu de l'arbitrage le territoire d'un État contractant quelconque [ou toute personne ou organisme dans un État contractant]. Les parties pourront convenir que l'arbitre pourra statuer en amiable compositeur. »

21. Selon la solution adoptée dans la proposition E, on autoriserait l'insertion d'une clause compromissoire dans le connaissement tout en laissant au demandeur le droit de choisir son for arbitral²³. Aux termes de la proposition E (qui diffère en cela des propositions précédentes), le demandeur peut, au moment où surgit le litige, exercer son choix entre certains lieux d'arbitrage possibles.

22. A l'alinéa *d* du paragraphe 1 de la proposition E, une disposition placée entre crochets prévoit que, lorsque la personne ou l'organisme désigné dans la clause compromissoire a choisi un lieu d'arbitrage, le demandeur a la faculté d'accepter ou de rejeter ce choix. Aux termes d'un tel arrangement, la personne ou l'organisme désigné dans le connaissement aurait à soumettre le lieu de son choix au demandeur, qui aurait la faculté de le récuser. La faculté ainsi reconnue au demandeur risquerait fort de compliquer la désignation d'une personne et d'un lieu appropriés.

23. Les paragraphes 1 (clause compromissoire) et 3 (accord après la naissance du litige) de la proposition E stipulent tous deux que la procédure d'arbitrage doit se dérouler dans un État contractant. Pour

une analyse de cette stipulation et des inconvénients qui risquent d'en découler, il convient de se reporter au paragraphe 9 du présent document.

E. — QUELQUES ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ENTRE LA PROPOSITION D ET LA PROPOSITION E

24. La proposition D restreint les lieux entre lesquels la personne ou l'organisme désigné dans le connaissement peut exercer son choix, mais stipule que ce choix a force obligatoire. Dans la proposition E, le choix fait par ladite personne ou ledit organisme ne constitue que l'une des nombreuses options laissées au demandeur.

25. On peut soutenir que les dispositions de la proposition E, qui donnent au demandeur la possibilité de choisir l'établissement principal du transporteur (alinéa *d* du paragraphe 1) ou le lieu désigné dans le contrat (alinéa *d* du paragraphe 1), ne sont pas en fait plus souples que celles de la proposition D. Aux termes de cette dernière, le demandeur qui désire que la procédure d'arbitrage s'engage au lieu de l'établissement principal du transporteur n'aura vraisemblablement aucune difficulté à recueillir l'accord du transporteur sur ce point lorsque le différend surgira. Il est à présumer qu'il n'aurait pas non plus de difficulté à ce que le transporteur convienne de tout autre lieu qu'il aurait lui-même choisi s'il avait eu la faculté de le faire.

F. — DISPOSITION QUI LIMITERAIT LE RECOURS À L'ARBITRAGE AUX CAS DANS LESQUELS LES PARTIES CONVIENDRAIENT D'Y RECOURIR APRÈS LA NAISSANCE DU LITIGE

26. Une proposition présentée au Groupe de travail tendait à limiter le recours à l'arbitrage aux cas dans lesquels les parties conviendraient d'y recourir après la naissance du différend. Cette proposition est ainsi conçue :

[*Proposition F*]

« Nonobstant les dispositions des paragraphes qui précèdent, après que s'est produit l'événement qui donne naissance à la réclamation, les parties peuvent convenir de la juridiction devant laquelle l'action judiciaire doit être intentée ou soumettre la question à l'arbitrage aux fins de sentence définitive conformément aux règles de la présente Convention²⁴. »

27. La proposition F doit se lire en même temps que le projet de disposition relatif aux clauses d'élection de for. Elle entraînerait la nullité de toutes les clauses compromissoires dans les connaissements²⁵.

²⁴ Rapport du Groupe de travail, par. 55.

²⁵ Voir à ce propos le paragraphe 132 du rapport du Secrétaire général, qui souligne la grande faveur dont jouit l'arbitrage en tant que mode de règlement des différends à la fois efficace et peu coûteux. Il convient de noter que cette proposition invaliderait également les clauses analogues des chartes-parties lorsque ces dernières sont incorporées dans les connaissements.

²² Rapport du Groupe de travail, par. 39 et 41.

²³ Rapport du Groupe de travail, par. 54.

4. Rapport du Secrétaire général : deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées; connaissements (A/CN.9/76/Add.1*)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>		<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION GÉNÉRALE	177	DEUXIÈME PARTIE : TRANSBORDEMENT	
	<i>Paragraphes</i>	A. — Introduction : types de connaissements	1-10
PREMIÈRE PARTIE : LIMITATION DE RESPONSABILITÉ PAR UNITÉ		B. — Le droit et la pratique en matière de clauses de transbordement	11-14
A. — Introduction	1-9	C. — Problèmes soulevés par le droit et la pratique actuels	15-19
1. — La règle limitative posée par la Convention de Bruxelles de 1924	2-5	D. — Dispositions des conventions régissant le transport par air, par route et par chemin de fer	20-26
2. — La règle limitative posée par le Protocole de Bruxelles de 1968	6-9	1. — Transport aérien : Convention de Varsovie	22-24
B. — Différentes conceptions possibles d'une règle limitative de responsabilité	10-44	2. — Transport par route : Convention CMR	25
1. — Le Protocole de Bruxelles de 1968 : bases de calcul « par colis ou unité » et par « kilogramme »	11-32	3. — Transport par chemin de fer : Convention CIM	26
2. — Règle de limitation fondée uniquement sur le poids	33-40	E. — Responsabilité du transporteur contractant	27-31
3. — Autres conceptions possibles	41-43	F. — Responsabilité du transporteur subséquent; transporteur qui effectue la livraison	32-34
a) Limitation fondée sur « le poids ou le volume »	42	G. — Variantes de projets de disposition	35-43
b) Limitation fondée sur le fret payé	43	1. — Définition du « port de déchargement »	35-40
4. — Résumé des propositions relatives à la formulation d'une règle de base en matière de limitation de responsabilité	44	2. — Projets de disposition sur la responsabilité du premier transporteur et des transporteurs subséquents	41-43
C. — Autres questions à examiner en vue de la formulation d'une règle complète de limitation de responsabilité	45-59	TROISIÈME PARTIE : DÉROUTEMENT	
1. — Définition de l'unité monétaire de référence	46-47	A. — Introduction	1-2
2. — Application des règles limitatives aux préposés du transporteur	48-50	B. — La disposition relative au déroulement dans l'économie de la Convention et en relation avec les clauses usuelles du contrat de transport	3-9
3. — Cas de la perte ou du dommage causé intentionnellement ou par témérité	51-55	C. — État actuel du droit et de la pratique en matière de déroulement	10-31
4. — Limite globale de la responsabilité du transporteur	56-58	1. — Définition du déroulement	11-16
5. — Résumé des propositions relatives à la formulation d'une règle complète de limitation de responsabilité	59	2. — Déroulement pour sauver des vies ou des biens en mer	17-18
D. — Principes selon lesquels le montant de la limitation pourrait être fixé	60-62	3. — Déroulement raisonnable	19-27
1. — Rétablissement du montant de la limitation dans sa valeur de 1924	61	4. — Charge de la preuve	28
2. — Comparaison avec d'autres conventions en matière de transport	62	5. — Effets juridiques du déroulement	29-31
	<i>Page</i>	D. — Autres solutions possibles en matière de déroulement	32-40
Appendice I	190	1. — Maintien de la règle actuelle de la Convention relative au déroulement avec introduction d'une disposition précisant la notion de déroulement raisonnable	32-34
Appendice II	190	2. — Introduction dans la Convention d'une définition du déroulement	35

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	Paragraphes		Paragraphes
3. — Suppression de la disposition de la Convention spécialement consacrée au déroutement et introduction d'une disposition établissant une règle générale sur le sauvetage de vies et de biens en mer	36-40	1. — La durée du délai de prescription dans les autres conventions relatives aux transports	50
QUATRIÈME PARTIE : DÉLAI DE PRESCRIPTION		2. — Suspension du délai de prescription jusqu'au moment où la réclamation est rejetée	51-53
A. — Introduction	1-3	E. — Modification du délai par voie d'accord	54-62
B. — Types de réclamations soumises à prescription	4-20	1. — Raccourcissement du délai par voie d'accord	54
1. — Problèmes d'interprétation concernant la portée des règles de prescription	4-10	2. — Prolongation du délai	55-57
2. — Précisions possibles concernant la portée des règles de prescription	11-12	3. — Libellé éventuel d'une disposition sur la prolongation du délai	58-62
3. — Applicabilité du délai de prescription à l'arbitrage	13-14	F. — Action récursoire (action en indemnité contre un tiers)	63-67
4. — Réclamations fondées sur la responsabilité quasi délictuelle (tort) ou délictuelle	15-20	G. — Ensemble du projet de dispositions relatives à la prescription	68
C. — Point de départ du délai de prescription	21-45	CINQUIÈME PARTIE : DÉFINITION FIGURANT À L'ARTICLE PREMIER DE LA CONVENTION	
1. — La pratique	22-25	A. — Introduction	1
2. — Analyse des termes « délivrance des marchandises » et « date à laquelle elles eussent dû être délivrées »	26-35	B. — Définition du « transporteur » : problèmes et solution proposée	2-14
3. — Point de départ du délai de prescription dans les autres conventions relatives aux transports	36-38	C. — Définition du « contrat de transport »	15-20
4. — Projet de disposition proposé pour le point de départ du délai de prescription	39-45	D. — Définition du « navire »	21-23
D. — Durée du délai de prescription	46-53	SIXIÈME PARTIE : ÉLIMINATION DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ DANS LES CONNAISSEMENTS	
		A. — Introduction	1-6
		B. — Solutions possibles	7-15

Introduction générale

1. A sa cinquième session (1972), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a décidé que son groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes poursuivrait ses travaux conformément au mandat qu'elle lui avait confié à sa quatrième session¹. Cette résolution concluait que

¹ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international [abrégé ci-après comme suit : rapport de la CNUDCI] sur les travaux de sa cinquième session (1972), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17 (A/8717)*, par. 51, *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, première partie, II, A*; rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, II, A*. La résolution adoptée par la Commission à sa quatrième session reprenait la résolution prise sur ce sujet par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED : rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED sur sa seconde session (TD/B/C.4/86).

« 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 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 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 ».

La résolution prise par la Commission énumérait aussi, dans les alinéas a à i du paragraphe 2, une série de domaines qui, « entre autres, devraient être examinés en vue de la révision et du développement des règles »².

² Les domaines énumérés dans la résolution adoptée par la Commission au cours de sa quatrième session sont les suivants : « a) La responsabilité en ce qui concerne la marchandise pendant toute la période où celle-ci est sous la garde ou sous l'autorité du transporteur ou de ses agents;

« b) Le système de responsabilités et d'obligations, ainsi que de droits et d'exonérations, qui figure aux articles 3 et 4 de la Convention amendée par le Protocole, et leur interaction,

2. A ses troisième et quatrième (extraordinaire) sessions, le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le rapport du Secrétaire général sur la « responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements »³. Au cours de ces sessions, le Groupe de travail a examiné et arrêté les règles concernant les points suivants : durée de la responsabilité du transporteur (avant et pendant le chargement; pendant et après le déchargement); responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; clauses attributives de juridiction; perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur⁴.

3. A sa troisième session, le Groupe de travail a décidé que la cinquième session serait consacrée à l'étude des autres sujets énumérés dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session⁵. Ces autres sujets sont : la limitation de responsabilité par unité, le transbordement, le déroutement, le délai de prescription, les définitions figurant à l'article premier de la Convention et l'élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements. Le Secrétaire général a été prié « de préparer un rapport dans lequel il soumettrait des propositions et indiquerait des solutions possibles » à propos de ces questions⁶.

(Suite de la note 2.)

ainsi que l'élimination ou la modification de certaines exonérations de responsabilité du transporteur;

« c) La charge de la preuve;

« d) La juridiction;

« e) La responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée, les animaux vivants et les transbordements;

« f) La prorogation du délai de prescription;

« g) Les définitions figurant à l'article premier de la Convention;

« h) L'élimination, dans les connaissements, des clauses frappées de nullité;

« i) Le déroutement, la navigabilité et la limitation de responsabilité par unité. »

³ A/CN.9/63/Add.1 (abrégé ci-après comme suit : premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées); *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe*. A la quatrième session du Groupe de travail, deux documents de travail établis par le Secrétariat ont été présentés : « Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur » (A/CN.9/WG.III/WP.6); « Clauses compromissaires » (A/CN.9/WG.III/WP.7). Ces documents de travail sont reproduits dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 2 et 3).

⁴ Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session (Genève, 31 janvier-11 février 1972) [A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*] (abrégé ci-après comme suit : rapport du Groupe de travail sur sa troisième session); rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) [Genève, 25 septembre-6 octobre 1972] [A/CN.9/74; reproduit dans le présent volume, *supra*, deuxième partie, IV, 1] (abrégé ci-après comme suit : rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session).

⁵ Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session, par. 72.

⁶ *Id.*, par. 73.

Afin de réunir la documentation nécessaire à la rédaction du rapport, le Secrétaire général a été également prié « d'inviter les gouvernements et les organisations internationales et intergouvernementales qui s'intéressent à la question à présenter des observations et des suggestions »⁷. En conséquence, un questionnaire a été établi et adressé aux gouvernements et aux organisations intéressés⁸.

4. Conformément à la demande du Groupe de travail, le présent rapport lui est soumis pour examen à sa cinquième session. Le rapport se réfère aux nombreuses réponses reçues au questionnaire⁹ et utilise également le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements¹⁰, dont les Groupes de travail de la CNUCED et de la CNUDCI ont tous deux été saisis.

5. A sa quatrième session, le Groupe de travail a décidé ce qui suit : « ... les sujets le plus étroitement liés à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur devraient être abordés en premier. C'est pourquoi la priorité devrait être donnée à la limitation de la responsabilité par unité, au transbordement et au déroutement¹¹. » L'ordre suivi dans le présent rapport est conforme à cette décision. Les titres des différentes parties sont les suivants :

Première partie : Limitation de responsabilité par unité;

Deuxième partie : Transbordement;

Troisième partie : Déroutement;

Quatrième partie : Délai de prescription;

Cinquième partie : Définitions figurant à l'article premier de la Convention;

Sixième partie : Élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements.

Première partie : limitation de responsabilité par unité

A. — INTRODUCTION

1. La première partie du rapport répond à la décision prise par la Commission, comme suite à la recommandation du Groupe de travail, d'examiner « la limitation de responsabilité par unité »¹². Les instruments juridiques pertinents sont : la Convention inter-

⁷ *Id.*, par. 74.

⁸ Le texte du questionnaire figure en appendice, après la sixième partie du présent rapport.

⁹ D'autres réponses parviendront sans doute au Secrétariat après la rédaction du présent rapport. Le texte de toutes les réponses, dans la langue originale, sera mis à la disposition des membres du Groupe de travail.

¹⁰ Document TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2).

¹¹ Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session, par. 55.

¹² Voir l'introduction générale, par. 3 et note 2.

nationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements¹³ et le Protocole de 1968 portant modification de cette convention¹⁴.

1. *La règle limitative posée par la Convention de Bruxelles de 1924*

2. L'article 4 5) de la Convention de Bruxelles stipule :

« 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...¹⁵ »

3. Ainsi, ces dispositions fixent un maximum de « 100 livres sterling par colis ou unité » de marchandises perdues ou endommagées comme limite à la responsabilité du transporteur, et celui-ci ne peut stipuler une somme moindre¹⁶. Cette limitation s'applique dans tous les cas, à moins que le connaissement n'établisse une somme maximale plus importante ou à moins que « la nature et la valeur [des] marchandises n'aient été déclarées par le chargeur et que cette déclaration ait été insérée au connaissement », faculté rarement utilisée.

¹³ Abrégée ci-après comme suit : « Convention de Bruxelles », Société des Nations, *Recueil des traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764; le texte de la Convention est reproduit dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3), ch. II, 1. Les dispositions essentielles de cette convention sont souvent dénommées « Règles de La Haye ».

¹⁴ Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signées à Bruxelles le 25 août 1924 (ci-après dénommé « Protocole de Bruxelles » ou simplement le « Protocole »). Ce protocole a été adopté à la douzième session de la Conférence diplomatique de droit maritime de Bruxelles, 16-27 mai 1967 et 19-24 février 1968, sur la base d'un projet établi par le Comité maritime international (ci-après dénommé « CMI ») au cours de sa vingt-sixième session, réunie à Stockholm en 1963, généralement connu sous le nom de « Règles des Visby ». Le texte du Protocole est reproduit dans le *Registre des textes*, vol. II, ch. II, 1. Les articles 2 et 3 du Protocole de Bruxelles, qui concernent la limitation de la responsabilité, figurent à l'appendice II.

¹⁵ L'article 4 5) poursuit :

« Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

« Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximale différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

« Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur. »

¹⁶ Voir le troisième alinéa de l'article 4 5) [note 4 ci-dessus] et l'article 3 8), selon lequel : « Toute clause... atténuant... la responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention sera nulle, non avenue et sans effet ».

4. La règle limitative posée par l'article 4 5) de la Convention de Bruxelles se compose de deux éléments : a) la base de calcul quantitative, c'est-à-dire le nombre de « colis » ou « unités », et b) la somme d'argent maximale. Chacun de ces éléments a soulevé des problèmes.

5. a) Le premier élément, exprimé par les termes « colis ou unité », s'est révélé d'application difficile pour de nombreux types de marchandises. Dans la section B, on examinera plus à fond ce problème et les possibilités de solution qui s'offrent (par. 10 et suivants). b) La limitation à une somme maximale¹⁷ de 100 livres sterling est restée inchangée depuis 49 ans en dépit de l'inflation et des dévaluations monétaires qui ont ramené sa valeur actuelle à une fraction de sa valeur d'origine¹⁸. C'est pourquoi, lorsque la Convention de Bruxelles a été réexaminée par le « CMI » au cours des années 60, les partisans d'une modification tendant à augmenter la somme maximale prévue par l'article 4 5) ont été nombreux.

2. *La règle limitative posée par le Protocole de Bruxelles de 1968*

6. La modification apportée par le CMI figure dans l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles de 1968¹⁹, selon lequel :

« A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

¹⁷ Tout au long de la première partie du rapport, l'expression « somme d'argent » renvoie au montant fixé par les dispositions limitatives de responsabilité, et l'expression « base de calcul » renvoie à la quantité servant à l'évaluation des marchandises perdues ou endommagées — qu'il s'agisse de « colis », « unités », « poids », « volume » ou toute autre mesure par laquelle la somme maximale est multipliée.

¹⁸ Un taux d'inflation moyen de 4 p. 100 pour l'ensemble de cette période de 49 ans est une hypothèse raisonnable. A ce taux, 100 livres sterling de 1924 représentent 683 livres sterling actuelles; si l'on retient un taux moyen plus modéré de 3 p. 100, la valeur actuelle correspondante est de 425 livres sterling; à un taux de 2 p. 100 — hypothèse vraisemblablement en deçà de la réalité — cette valeur est de 264 livres sterling. Voir A. J. Merrett and Allen Sykes, *The Finance and Analysis of Capital Projects*, Londres, 1963, p. 510. Selon la plupart des réponses au questionnaire, la somme maximale prévue par l'article 4 5) ne pouvait donner satisfaction. L'URSS a fait remarquer dans sa réponse que le montant maximal de la responsabilité pécuniaire est à l'heure actuelle, en termes réels, beaucoup plus faible qu'à l'époque où il a été établi en 1924. En revanche, la Turquie jugeait satisfaisante la somme maximale fixée par l'article 4 5).

¹⁹ Le Protocole de Bruxelles contient d'autres dispositions concernant la limitation de responsabilité que l'on étudiera plus loin.

7. L'article 2, *d*, du Protocole apporte les précisions suivantes :

« *d*) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin...²⁰ »

8. La somme maximale de 10 000 francs Poincaré « par colis ou unité », prévue au Protocole équivaut approximativement à 307 livres sterling (799 dollars É.-U., ou 4 093 nouveaux francs français); la somme de 30 francs Poincaré « par kilogramme » équivaut approximativement à 0,90 livre sterling (2,40 dollars É.-U., ou 12,30 francs français). Ainsi, parmi les éléments importants de l'article 2, *a*, du Protocole, on trouve : 1) l'augmentation de la somme maximale « par colis ou unité » à 10 000 francs définis par rapport à l'or, au lieu de 100 livres sterling — niveau qui représente à peu près deux fois et demie celui de la Convention de 1924; 2) le maintien de l'expression « par colis ou unité »; et 3) l'introduction d'une possibilité d'option pour un plafond de 30 francs par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.

²⁰ L'unité monétaire dont il est question dans cette disposition est généralement connue sous le nom de « franc Poincaré », et l'on adopte ci-après cette dénomination ou l'abréviation « franc P. ».

Au cours officiel de l'or, 38 dollars des États-Unis l'once (*troy ounce*), par définition :

1 franc P. = approximativement 0,0799 dollar É.-U. (0,03 livre sterling) [0,41 nouveau franc français];

10 000 francs P. = 799 dollars É.-U. (307 livres sterling) [4 099 francs français];

30 francs P. = 2,40 dollars É.-U. (0,90 livre sterling) [12,30 francs français];

30 francs P./kg = 1,09 dollar É.-U./lb. (0,42 livre sterling/lb.) [5,6 francs français/lb.].

À l'heure actuelle, cependant, le prix officiel de l'or et son prix sur le marché diffèrent très sensiblement : le 20 septembre 1972, le prix de l'or sur le marché de Zurich s'établissait à 65 dollars É.-U. l'once. Au prix du marché de l'or, les valeurs exprimées en franc Poincaré sont les suivantes :

1 franc P. = approximativement 0,137 dollar É.-U. (0,053 livre sterling) [0,70 franc français];

10 000 francs P. = 1 370 dollars É.-U. (527 livres sterling) [7 028 francs français];

30 francs P. = 4,11 dollars É.-U. (1,58 livre sterling) [21,1 francs français];

30 francs P./kg = 1,87 dollar É.-U./lb. (0,72 livre sterling/lb.) [9,6 francs français/lb.].

Les rédacteurs du Protocole souhaitaient que les lois nationales de mise en application du Protocole adoptent une définition en francs Poincaré du montant de la somme maximale, au lieu de convertir l'équivalent de ce montant dans leur monnaie nationale. C'est ce que révèle la suppression dans le Protocole de l'expression « ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie » qui figure à l'article 4 5) de la Convention de Bruxelles, ainsi que la phrase suivant la définition de « franc » (Poincaré) dans l'article 2, *d*, du Protocole : « La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige. » D'autre part, le Président de la réunion de travail sur l'article 2 1) à la Conférence diplomatique de 1967/1968 déclarait dans son rapport que l'expression de la somme maximale en francs Poincaré était « un montant auquel il sera dorénavant nécessaire de se référer dans tous les pays qui auront signé et ratifié le Protocole — puisque les États n'ont plus la possibilité d'exprimer cette somme maximale dans leur monnaie nationale ». « Rapport du professeur Van Ryn, président de la réunion de travail sur le paragraphe 1 de l'article 2 des Règles de Visby », in Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (première phase), Bruxelles, 1967, p. 716.

9. Dans les paragraphes suivants, l'article 2, *a*, du Protocole de Bruxelles est examiné plus à fond, compte tenu des différentes conceptions possibles d'une règle limitative de responsabilité.

B. — DIFFÉRENTES CONCEPTIONS POSSIBLES D'UNE RÈGLE LIMITATIVE DE RESPONSABILITÉ

10. La section B analyse différentes manières de concevoir une règle limitative de responsabilité et envisage les questions suivantes : 1) Les dispositions de l'article 2, *a*, du Protocole de Bruxelles donnent-elles à une règle de cette nature la structure voulue? 2) Est-il possible d'améliorer l'article 2, *a*, en y introduisant des précisions? 3) Serait-il préférable d'adopter une conception différente de celle retenue dans l'article 2, *a*, du Protocole?

1. Le Protocole de Bruxelles de 1968 : bases de calcul « par colis ou unité » et « par kilogramme »

11. Comme on l'a noté plus haut, l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole énonce deux règles de limitation — l'une formulée « par colis ou unité » et l'autre « par kilogramme » — et stipule que la limite la plus élevée prévue par ces règles est applicable. Il semble que la règle « par colis ou unité » doive s'appliquer à des chargements relativement légers et la règle « par kilogramme » à des chargements plus lourds. Plus précisément, dès qu'un colis ou une unité pèse 334 kilos ou plus, la limitation totale calculée « par kilogramme » dépasse 10 000 francs P. et c'est alors cette limitation calculée sur la base du kilogramme qui est applicable.

12. Toutefois, on peut prévoir certaines difficultés d'interprétation pour l'application des règles du Protocole. C'est ainsi qu'il est difficile d'appliquer les termes « colis ou unité » figurant à l'article 4 5) de la Convention de Bruxelles aux chargements de type ci-après : 1) objets partiellement mis en caisse ou emballés (par exemple des tracteurs recouverts en partie d'un coffrage ou du bois de charpente lié avec du feuil-lard); 2) objets volumineux non emballés (par exemple automobiles, locomotives ou matériel lourd), 3) marchandises en vrac (par exemple grains et liquides); 4) marchandises unitarisées (comme celles transportées dans des conteneurs). Les problèmes que posent ces quatre types de marchandises sont examinés ci-après :

Chargements du type 1 : objets partiellement emballés

13. La question qui se pose dans ce cas est de savoir si une marchandise partiellement emballée est un « colis » ou une « unité ». Cette question revêt une grande importance car le mot « unité » peut avoir deux sens :

Soit *a*) l'unité physique sous laquelle se présente la marchandise expédiée (c'est-à-dire l'« unité de chargement »)²¹;

²¹ L'« unité de chargement » est expressément désignée dans le Code italien de la navigation, art. 423, qui emploie le terme « unité de chargement » (« *unite di carico* »); c'est vraisemblablement le même sens qui est donné dans l'expression « colis ou autre unité de chargement » contenue dans le Code maritime scandinave qui s'applique au transport par mer de marchandises intéressant le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède.

Soit *b*) l'unité de quantité, de poids ou de volume sur la base de laquelle sont calculés les taux de fret des marchandises (c'est-à-dire l'« unité de fret »)²².

14. Si le mot « unité » s'entend de l'unité de *chargement* (hypothèse *a* ci-dessus), les problèmes que pose l'expression « colis ou unité » sont moins importants, car ces deux termes désignent un seul objet, physiquement distinct. La limitation de responsabilité pour cet objet serait calculée soit sur la base d'un « colis ou d'une unité [de chargement] », soit sur la base du nombre de kilos du poids brut de l'objet, selon que son poids dépasse ou non 334 kilos.

15. En revanche, une « unité de fret » (hypothèse *b* ci-dessus) n'est pas établie d'après la divisibilité physique de la marchandise mais d'après une unité de mesure telle que la tonne, le kilogramme ou le mètre cube. En conséquence, la limitation de responsabilité varie souvent dans de grandes proportions selon que la marchandise est mesurée en « colis » ou en « unités de fret »²³. C'est ainsi qu'une locomotive de 30 tonnes, partiellement protégée, peut être un « colis » ou constituer « 30 unités de fret » (lorsque le fret est calculé à la tonne). Dans ce cas, la limitation de responsabilité prévue par le Protocole peut être de :

1) « Par colis ou unité » : *a*) 10 000 francs P. pour 1 « colis » ; ou *b*) 300 000 francs P. pour 30 « unités de fret », à 10 000 francs l'« unité » ; ou

2) « Par kilogramme » : environ 818 160 francs P. pour 30 tonnes de poids à 30 francs le kilogramme.

16. C'est pourquoi, dans les cas où les marchandises ne sont que partiellement protégées ou emballées, les termes : « colis ou unité » figurant à l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles peuvent donner

²² A l'intérieur de cette notion, on peut faire une distinction entre : 1) l'unité prise en ligne de compte dans un connaissance particulier pour le calcul du fret, c'est-à-dire l'« unité de fret déclarée » ; ou 2) l'unité habituellement employée pour calculer le fret de marchandises du même type, c'est-à-dire l'« unité de fret habituelle ». L'article 4 5) de la *United States Carriage of Goods by Sea Act* (loi des États-Unis sur le transport des marchandises par mer) adopte explicitement l'« unité de fret habituelle » en prévoyant une limitation « par colis... ou dans le cas de marchandises non expédiées par colis, par unité de fret habituelle ». L'article 105 du Code maritime suisse emploie également l'expression « unité de fret ». Voir également art. 165 du Code de la marine marchande de l'URSS.

²³ Voir par exemple l'affaire *Mitsubishi International Corp. c. S.S. Palmetto State*, 311 F. 2d 382 (1962) : un rouleau de feuilles d'acier d'un poids de 32,5 tonnes, entièrement emballé et enfermé dans une caisse de bois, qui avait subi des dommages s'élevant à 31 000 dollars, a été considéré comme étant un « colis » au sens du paragraphe 5 de l'article IV de la *United States' Carriage of Goods by Sea Act*, la responsabilité de l'armateur étant en conséquence limitée à 500 dollars. Si cette marchandise n'avait pas été considérée comme un « colis », la limitation de responsabilité aurait été calculée en « unités de fret », qui auraient vraisemblablement été des tonnes, et elle se serait élevée au total à 32 1/2 fois 500 dollars, soit 16 250 dollars. Comparer avec l'affaire *Gulf Italia Co. c. American Export Lines*, 263 F. 2d 135 (1959), dans laquelle il a été jugé qu'un tracteur d'un poids de 34,6 tonnes constituait 34,6 « unités de fret », la limitation de responsabilité s'élevant à 34,6 fois 500 dollars, soit 17 300 dollars, et non pas un « colis » pour lequel la responsabilité était limitée à 500 dollars. Voir également René Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1968, p. 302.

lieu à des différends lorsqu'il s'agit de savoir : 1) si une marchandise constitue un « colis », une « unité de chargement », ou plusieurs « unités de fret » ; 2) laquelle des deux règles par « colis ou unité » ou « par kilogramme », autorise un plafond de responsabilité plus élevé. Étant donné qu'il existe de nombreuses façons de conditionner les marchandises en vue de leur expédition, il est difficile de savoir à l'avance quelle règle s'appliquera²⁴.

Chargements des types 2 et 3 : objets volumineux non emballés et marchandises en vrac

17. Les chargements des types 2 et 3 ne donnent pas lieu à d'aussi nombreuses possibilités d'interprétation. On ne peut aisément qualifier de « colis » une locomotive non emballée (type 2) et encore moins utiliser ce terme dans le cas d'un chargement de pétrole d'un minéralier (type 3). C'est pourquoi les tribunaux appliquent généralement le terme « unité » à ces chargements. Toutefois, la question subsiste de savoir si ces chargements peuvent être évalués en « unités de chargement » ou en « unités de fret », avec toutes les difficultés qui s'ensuivent et qui ont été exposées plus haut.

Chargements du type 4 : conteneurs

18. L'application des termes « colis ou unité » aux chargements conteneurisés a soulevé les questions suivantes devant de nombreuses juridictions : le conteneur doit-il être considéré comme le seul « colis » ou la seule « unité » aux fins de la limitation de responsabilité, quel que soit le nombre de colis qu'il contient ? Ou bien la limitation de responsabilité doit-elle s'appliquer à *chaque colis ou unité* inclus dans le conteneur ? La disposition fondamentale relative à la responsabilité qui figure à l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole ne règle pas ces questions. C'est l'alinéa *c* de l'article 2 qui contient une disposition spéciale à cet égard ; il est ainsi conçu :

« *c*) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité²⁵. »

²⁴ La question de savoir si une marchandise est un « colis » ou une « unité de fret » est abondamment controversée et donne lieu à un important contentieux. Pour certaines questions délicates, voir *Gulf Italia Company c. American Export Lines, Inc., op. cit.*, affaire dans laquelle l'expédition d'un tracteur à chenille avait été préparée en fixant du papier hydrofuge sur certaines parties du tracteur et en renfermant partiellement sa superstructure dans un coffrage en bois ; toutefois, les chenilles du tracteur n'étaient pas recouvertes et le tracteur lui-même n'était pas amarré sur un bâti. Il a été jugé que le tracteur ne constituait pas un « colis ». Cependant, dans l'affaire *Aluminios Pozuelo c. S.S. Navigator*, 277 F. Supp. 1008 (1967), il a été jugé qu'une presse pesant 6 200 livres et boulonnée sur un bâti deux fois plus volumineux environ que le socle de la presse était un « colis ».

²⁵ Dans sa réponse, la République fédérale d'Allemagne considère cette disposition comme « la meilleure solution possible ». L'Australie a indiqué que cette disposition constituait une « amé-

19. Cet article a soulevé la question de savoir si le conteneur lui-même doit être compté comme un « colis ou unité » en plus des colis qu'il contient, lorsque le nombre des « colis » ou « unités » est « énuméré dans le connaissance... »²⁶.

20. La question de savoir si le conteneur lui-même doit être compté comme un « colis » ou une « unité » pourrait être réglée par une modification du libellé de l'article 2, paragraphe c, du Protocole de Bruxelles. Le texte ainsi modifié est énoncé ci-après (les mots à ajouter sont soulignés; les mots qui seraient à supprimer — dans le texte anglais seulement — sont placés entre crochets, les mots facultatifs sont mis entre parenthèses) :

Projet d'amendement à l'alinéa c de l'article 2

Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant inclus dans cet engin et cet engin lui-même (lorsqu'il est fourni par le chargeur) seront considérés comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

Il est tenu compte de cette proposition dans le projet de règle relative à la limitation de responsabilité qui est énoncé au paragraphe 59 ci-après²⁷.

21. Une disposition particulière concernant les conteneurs ne s'impose que si la règle de limitation de responsabilité par « colis ou unité » est retenue. Si une règle de limitation de responsabilité fondée uniquement sur le poids était adoptée, la disposition de l'article 2, alinéa c, du Protocole de Bruxelles perdrait alors sa raison d'être. C'est pourquoi la disposition tout entière relative aux conteneurs a été mise entre parenthèses (pour indiquer qu'elle est facultative) dans le projet de règle relative à la limitation de responsabilité qui est énoncé plus loin.

22. En résumé, bien que le Protocole prévoie une règle de limitation « par kilogramme », il semble bien qu'il demeurerait nécessaire, dans de nombreux cas, de déterminer le nombre de « colis » ou d'« unités » afin de savoir laquelle des deux règles, par « colis ou unité » ou « par kilogramme », permet d'obtenir la limite la plus élevée, (qui est la limite applicable), ce qui soulèverait ici encore les difficultés d'interpréta-

tion déjà évoquées en ce qui concerne les termes « colis ou unité »²⁸. En conséquence, si le Groupe de travail considère que l'alinéa a de l'article 2 du Protocole mérite d'être conservé quant au fond comme disposition de base relative à la limitation de responsabilité, il voudra peut-être envisager d'apporter audit article un ou plusieurs des amendements énoncés ci-après, qui en préciseraient le sens.

23. Selon le premier de ces amendements, la limitation « par colis » pourrait constituer la première base de limitation de responsabilité, une limitation subsidiaire étant prévue « par unité de fret » pour les marchandises non expédiées en « colis ». Cette précision pourrait être apportée en modifiant comme suit l'alinéa a de l'article 2 du Protocole :

Variante 1

... le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de : a) ... francs par colis ou, dans le cas de marchandises non expédiées en colis, par unité de fret; ou b) ... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. (C'est nous qui soulignons.)

24. Ce libellé, qui est utilisé dans la *United States' Carriage of Goods by Sea Act*²⁹ dissiperait les incertitudes quant à la question de savoir si le terme « unité » signifie unité de « fret » ou « de chargement ». Toutefois, l'emploi de l'expression « unité de fret » peut avoir des inconvénients non négligeables. Premièrement, comme on l'a déjà fait observer, les termes « unité de fret » sont eux-mêmes quelque peu ambigus, puisqu'ils peuvent s'entendre soit de l'unité de fret « habituelle » pour un certain type de marchandises ou de l'unité de fret « réelle » spécifiée dans le connaissance³⁰. Deuxièmement, l'emploi de l'« unité de fret » aurait pour effet de faire fluctuer de manière arbitraire le montant total de la limitation, selon que les taux de fret sont calculés « par kilogramme », « par tonne », ou d'après un tarif unique, forfaitaire, pour la totalité du chargement. Troisièmement, cette méthode de calcul de la limitation de responsabilité permettrait aux transporteurs de définir eux-mêmes leurs propres limites de responsabilité selon le mode de fixation de leurs taux de fret. Quatrièmement, du fait que les taux de fret

(Suite de la note 25.)

liation marquée » qui devait être « conservée lors de toute révision ultérieure des Règles de La Haye ». Dans sa réponse, la Tchécoslovaquie a estimé que cette disposition constituait une « solution satisfaisante pour le moment ». Par contre, tout en reconnaissant que le paragraphe c de l'article 2 constituait « un progrès », la Suède a indiqué que ce paragraphe était « inutilement compliqué et qu'il soulevait certaines difficultés d'interprétation ».

²⁶ L'alinéa c de l'article 2 ne règle pas non plus la question de savoir si les transporteurs doivent être autorisés à percevoir des taux de fret supplémentaires *ad valorem* lorsque les colis inclus dans un conteneur sont individuellement déclarés. Voir John L. DeGurse, Jr., « The Container Clause in article 4 (5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules », 2, *Journal of Maritime Law and Commerce* 131, octobre 1970.

²⁷ Voir également les paragraphes 23 à 28.

²⁸ Les termes « colis ou unité » ont été jugés peu satisfaisants dans plusieurs réponses au questionnaire. Voir la réponse de l'Australie, de l'Irak, de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne, de la Suède, de la Tchécoslovaquie et de l'URSS.

²⁹ 46 U.S.C. 1304 (5). Dans sa réponse, l'Australie a approuvé l'expression : « unité de fret habituelle » qui lui semble fournir une meilleure base de calcul que l'expression actuelle : « colis ou unité ». Par contre, la Tchécoslovaquie, tout en notant que les termes : « colis ou unité » ne sont pas satisfaisants, a indiqué que l'expression « unité de fret habituelle » n'avait pas réglé de manière satisfaisante les difficultés d'interprétation. La République fédérale d'Allemagne a indiqué que les termes « colis ou unité » n'étaient pas satisfaisants, tout en ajoutant que l'alinéa a de l'article 2 du Protocole devait être conservé tel qu'il est car il n'existait apparemment pas de formulation plus appropriée.

³⁰ Voir plus haut la note 11.

sont fréquemment calculés d'après le poids des marchandises, l'emploi de l'« unité de fret », dans les nombreux cas où les marchandises ne sont pas transportées en « colis », reviendrait simplement à appliquer deux règles de limitation fondées sur le poids, par exemple « par tonne » (l'unité de fret) et « par kilogramme » (l'autre base de calcul prévue par l'alinéa *a* de l'article 2).

25. Pour toutes ces raisons, le Groupe de travail peut estimer que l'emploi des termes « unité de fret » à l'alinéa *a* de l'article 2 ne constitue pas une solution satisfaisante aux problèmes que pose l'interprétation de cet article.

26. Les mots « ou autre unité de chargement » pourraient être ajoutés à l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole, la règle de limitation étant alors énoncée comme suit :

Variante II-A

... le transporteur, comme le navire, ne sont en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de ... francs par colis ou autre unité de chargement ou ... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

27. On pourrait également supprimer les mots « par colis », la disposition se lisant comme suit :

Variante II-B

... pour une somme supérieure à l'équivalent de ... francs par unité de chargement...

28. Les variantes II-A et II-B élimineraient les ambiguïtés du mot « unité ». Elles permettraient aussi de faire ressortir clairement que la limitation de « 10 000 francs » s'applique à une marchandise physiquement divisible, ce que les rédacteurs de l'alinéa *a* de l'article 2 avaient vraisemblablement à l'esprit³¹. Si l'on entend conserver, quant au fond, l'alinéa *a* de l'article 2, avec une simple modification destinée à en préciser le sens, il semble que l'une ou l'autre des deux variantes II, qui introduisent la notion d'« unité de chargement », serait une solution appropriée.

29. Toutefois, une simple précision de sens, si elle est utile, peut ne pas satisfaire aux conditions requises d'une règle de limitation de responsabilité. C'est ainsi qu'elle ne réglerait pas les difficultés d'interprétation que posent les conteneurs³², pour lesquels il faudrait prévoir une disposition distincte. En outre, le fait de conserver le critère du « colis ou unité » reviendrait à maintenir la disparité qui existe entre les règles de limitation de responsabilité du transport maritime et celles

qui sont applicables à d'autres modes de transport³³. Ces deux insuffisances traduisent l'incapacité de traiter dans une seule disposition des deux particularités les plus actuelles du transport maritime : la conteneurisation et le transport combiné ou sans rupture de charge.

30. En outre, des problèmes d'interprétation peuvent naître non pas de l'utilisation des mots « colis ou unité », mais bien des règles de limitation de responsabilité telles qu'elles sont formulées à l'article 2, *a*. Prenons, par exemple, la perte ou le dommage causé à une cargaison faisant l'objet d'un seul connaissance où sont consignés plusieurs « colis » ou « unités » de poids différent. Dans ce cas, il est difficile de savoir si la limite la plus élevée prévue par les deux règles de limitation s'appliquera à chaque « colis » ou « unité » ou à la cargaison prise dans son ensemble. C'est ainsi que si un chargement de cinq « colis » dont l'un pèse 1 000 kilos et les quatre autres 150 kilos chacun, vient à être perdu ou endommagé, on peut arriver en appliquant le Protocole aux chiffres suivants de limitation :

1) 50 000 francs (cinq unités à 10 000 francs par unité);

2) 70 000 francs (1 000 kilos × 30 francs pour une unité; 10 000 francs par unité pour quatre unités).

31. Si la règle de la limite « la plus élevée » doit être appliquée à l'ensemble du chargement, la première solution (« colis ou unité ») s'appliquerait dans l'exemple ci-dessus; si la règle de la limite « la plus élevée » doit s'appliquer à chaque « unité » individuellement, c'est la deuxième solution qui s'applique.

32. Pour les raisons indiquées ci-dessus, le Groupe de travail estimera peut-être qu'il n'est pas possible de régler de manière satisfaisante les problèmes que pose l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles en se bornant simplement à préciser le libellé actuel, et il voudra peut-être examiner d'autres conceptions possibles de la règle de limitation de responsabilité.

2. Règle de limitation fondée uniquement sur le poids

33. Trois grandes conventions en matière de transport contiennent des dispositions restrictives fondées uniquement sur le poids des marchandises perdues ou endommagées. Les dispositions pertinentes de ces conventions sont les suivantes :

Convention de Varsovie

Paragraphe 2 de l'article 22 : « Dans le transport des marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 francs par kilogramme...³⁴. »

³¹ Cette conclusion semble être justifiée par le fait que la limitation « par colis ou unité » de l'article 2, *a* est destinée à s'appliquer aux chargements légers et de valeur, plus précisément aux chargements d'un poids inférieur à 334 kilos, et dont la valeur excède 30 francs P. par kilogramme. Ainsi, ce qui importe, c'est le poids et la valeur de l'objet physique transporté (l'« unité de chargement ») et non la manière dont le fret est calculé (l'« unité de fret »).

³² Voir plus haut, par. 18.

³³ Toutes les autres conventions les plus importantes en matière de transport utilisent la règle « par kilogramme » pour calculer la limitation de responsabilité. Pour le libellé exact de ces conventions, voir le paragraphe 33 ci-après.

³⁴ Aux termes du paragraphe 4 de l'article 22 : « Les sommes indiquées [ci-dessus] sont considérées comme se rapportant [au franc français constitué] par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. »

Convention CIM

Selon le paragraphe 1 de l'article 31 : « L'indemnité [pour perte totale ou partielle de la marchandise] ne peut ... dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant... »³⁵.

Article 33 : [en cas d'*avarie*] « l'indemnité ne peut ... dépasser :

« a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'*avarie*, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

« b) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'*avarie*, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée. »

Convention CMR

Les articles 23 3) et 25 2) sont identiques aux dispositions ci-dessus de la Convention CIM, sauf pour ce qui concerne la limite pécuniaire fixée à « 25 francs par kilogramme du poids brut manquant »³⁶.

34. Fonder la limitation sur le poids (« par kilogramme ») mettrait la Convention de Bruxelles en accord avec les bases de calcul utilisées dans les principales autres conventions relatives au transport³⁷. De ce fait, on éliminerait les termes imprécis de « colis ou unité », et l'on pourrait parvenir à une meilleure proportionnalité entre le montant du fret payable et la responsabilité maximale du transporteur³⁸. Cela résoudrait également les problèmes d'interprétation relatifs aux conteneurs, puisque le poids du conteneur serait le seul élément à prendre en considération pour le calcul de la limitation globale.

35. Pour adopter une base de limitation « par kilogramme », il faudrait supprimer les termes « 10 000 francs par colis ou unité ou » de l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles, de telle sorte que cette disposition se lise comme suit :

Variante III-A

... le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de ... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées³⁹.

³⁵ L'article 56 dispose que : « Les sommes indiquées en francs dans la présente convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 ». Cette unité monétaire, connue sous le nom de franc « Germinal », a une valeur qui est environ cinq fois celle du franc « Poincaré », qui est l'unité à laquelle se réfèrent la Convention de Varsovie et le Protocole de Bruxelles. La somme maximum de 100 francs « Germinal » prévue par le paragraphe 1 de l'article 31 de la Convention CIM, est environ l'équivalent de 496 francs « Poincaré ».

³⁶ Il est précisé dans ces articles que : « Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 ».

³⁷ Un système de limitation fondé uniquement sur le poids a été proposé dans les réponses de la Norvège et de la Suède. L'Australie s'est déclarée favorable à une limitation fondée sur le poids ou « la dimension cubique » lorsqu'il s'agit de marchandises en vrac.

³⁸ Habituellement, le fret dépend du poids ou du volume des marchandises, plutôt que du nombre de colis ou d'unités. E. Selvig, « The Unit Limitation of Carriers' Liability », in K. Grönfors, éd., *Six Lectures on the Hague Rules*, Stockholm, 1965, p. 119.

³⁹ Au cours de la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967-1968, des rédactions similaires ont été proposées, séparément, par la Finlande, la Norvège et la Suède, d'une part, et par les États-Unis, d'autre part. Voir respectivement, Conférence diplo-

36. Il faut admettre qu'une limitation uniquement fondée sur le poids « des marchandises perdues ou endommagées » n'évite pas totalement les problèmes de qualification. Supposons, par exemple, qu'un sac de grain pesant 100 kilos se déchire et perd 30 kilos au cours du chargement. Doit-on calculer la limite de responsabilité sur la base de la « perte » d'une partie (30 kilos) ou sur la base du « dommage » causé au colis tout entier (100 kilos)? Le même problème peut se poser, par exemple, dans le cas du chargement d'un carton contenant 10 machines à écrire, chacune pesant 10 kilos. Si le carton est détérioré et que trois machines à écrire sont perdues, faut-il utiliser comme base de calcul pour la limite de responsabilité : a) la « perte » de trois machines à écrire (30 kilos) ou b) le « dommage » causé au carton tout entier (100 kilos)? D'autres cas peuvent se présenter, comme celui de 10 colis distincts embarqués sous un seul connaissement et dont trois se perdent, ou celui d'un embarquement en vrac (par exemple du grain transporté en cale) dont une partie est perdue ou endommagée.

37. Selon la variante III-A ci-dessus, qui se fonde sur le texte de l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles de 1968, le concept de « dommage » aux « marchandises » pourrait constituer un point de départ pour aborder ces problèmes. Un sac de grain qui a été déchiré et qui a perdu une partie de son contenu a été « endommagé » quant à sa valeur commerciale; par conséquent, la limite de responsabilité serait probablement fondée sur le poids total du sac. En revanche, si une partie d'un chargement de grain en vrac est perdue ou endommagée, la valeur commerciale du reste du chargement n'a pas été altérée.

38. Il serait utile d'indiquer plus clairement dans le texte de l'instrument comment résoudre des problèmes de cet ordre. A cette fin, on pourrait envisager une rédaction fondée sur les dispositions des Conventions CIM et CMR (*supra*) qui distinguent entre la perte et le dommage. Cette rédaction pourrait être la suivante :

Variante III-B

... le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables :

a) En cas de *perte totale ou partielle* des marchandises, pour une somme supérieure à l'équivalent de ... francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) En cas de *dommage* aux marchandises :

i) Si la totalité de l'expédition est dépréciée, pour le montant qui aurait été dû en cas de perte totale;

ii) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée, pour le montant qui aurait été dû en cas de perte de la partie dépréciée.

39. S'il adoptait une règle de limitation « par kilogramme », le Groupe de travail pourrait souhaiter envisager l'introduction d'une disposition fixant une

matique de droit maritime, douzième session (deuxième phase), Bruxelles, 1968, *Documents*, vol. 1, doc. n° 4, 6.10.67; et *ibid.*, douzième session (première phase), Bruxelles, 1968, *Procès-verbaux, documents préliminaires, documents de travail*, p. 685.

responsabilité minimum déterminée. Dans les réponses au questionnaire du Secrétariat, on a suggéré l'insertion d'une disposition ainsi conçue : « Le poids brut minimum de ces marchandises est réputé être de ... kilos⁴⁰. » Une disposition en ce sens aurait un intérêt particulier dans le cas d'un chargement de faible poids constitué par des marchandises de valeur relativement élevée et elle permettrait au chargeur d'obtenir pour la perte ou le dommage réel une indemnisation atteignant au moins le minimum fixé.

40. A l'heure actuelle, le poids ne figure pas toujours dans le connaissement; en conséquence, si l'on adopte une règle de limitation fondée uniquement sur le poids, il pourrait être souhaitable de modifier l'article 3 3), b, de la Convention de Bruxelles. L'article 3 3), b, exige du transporteur qu'il délivre, à la demande du chargeur, un connaissement portant « ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur » (nous soulignons). Le Groupe de travail pourrait vouloir envisager de modifier comme suit l'article 3 3), b :

« Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :

« b) Le nombre de colis ou de pièces ou la quantité, suivant les cas, et le poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur. » (Nous soulignons.)

3. Autres conceptions possibles

41. On a de temps à autre avancé des propositions en faveur de règles limitatives de responsabilité utilisant d'autres bases de calcul que celles évoquées plus haut. Deux exemples de ces propositions sont donnés ci-après :

a) Limitation fondée sur « le poids ou le volume »

42. Le Sous-Comité du CMI sur les connaissements a envisagé un système de limitation fondé sur « le poids ou le volume » parmi les moyens à considérer pour modifier l'article 4 5). Dans son commentaire sur le rapport du Sous-Comité, une association nationale de droit maritime a spécialement appuyé cette possibilité et suggéré sa mise en forme dans les termes suivants :

« Le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de... francs par tonne ou par 40 pieds cubiques, au choix du plaignant, franc s'entendant d'une unité consistant en 65,5 milli-

grammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin, à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement⁴¹. » (Nous soulignons.)

b) Limitation fondée sur le fret payé

43. A la Conférence des Règles de La Haye de 1923, les transporteurs français ont proposé une somme maximale égale à six fois le fret payé⁴². Cette base de calcul n'a pas été discutée à la Conférence diplomatique de 1968.

4. Résumé des propositions relatives à la formulation d'une règle de base en matière de limitation de responsabilité

44. Les principales propositions relatives à la formulation d'une règle de base en matière de limitation de responsabilité, qui sont analysées dans les paragraphes précédents, sont énoncées ci-après. Les mots à ajouter sont soulignés; les mots à supprimer figurent entre crochets : *mots à ajouter*; [mots à supprimer].

Variante I

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de : a) ... par colis ou, lorsque les marchandises ne sont pas chargées en colis, par unité de fret, ou b) ... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable⁴³.

Variante II

Rédaction A

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de : a) ... par colis ou autre unité de chargement, ou b) ... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable⁴⁴.

Rédaction B

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de : a) ... par [colis ou] unité de

⁴⁰ La réponse de la Norvège au questionnaire du Secrétariat était favorable à l'introduction d'une disposition en ce sens; la réponse de la Suède évoquait la possibilité d'une disposition en ce sens. Une disposition présumant un poids brut minimum figure dans le projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (TCM) [1971], art. 10 3). CTC IV/18, TRANS/374, annexe II.

⁴¹ Association italienne de droit maritime, commentaires sur le rapport du Sous-Comité international, Comité maritime international, vingt-sixième Conférence, Stockholm, 1963, *Travaux*, p. 130.

⁴² Voir Rodière, *op. cit.*, p. 417.

⁴³ Discutée aux paragraphes 23 à 25 ci-dessus.

⁴⁴ Discutée aux paragraphes 26 à 31 ci-dessus.

chargement, ou b) ... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable ⁴⁵.

Variante III

Rédaction A

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de [...] francs par colis ou unité ou] ... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ⁴⁶.

Rédaction B

... le transporteur comme le navire ne seront en aucun cas responsables :

a) En cas de *perte totale ou partielle* des marchandises, pour une somme supérieure à l'équivalent de ... francs par kilogramme de poids brut *manquant* ;

b) En cas de *dommage* aux marchandises :

i) Si la totalité de l'expédition est dépréciée, pour le montant qui aurait été dû en cas de perte totale ;

ii) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée, pour le montant qui aurait été dû en cas de perte de la partie dépréciée ⁴⁷.

C. — AUTRES QUESTIONS À EXAMINER EN VUE DE LA FORMULATION D'UNE RÈGLE COMPLÈTE DE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

45. Outre la principale règle de limitation de responsabilité, le Groupe de travail peut souhaiter examiner d'autres questions liées à la limitation de responsabilité qui pourraient être traitées dans une disposition complète en la matière. Un certain nombre de ces questions sont brièvement exposées ci-après.

1. Définition de l'unité monétaire de référence

46. L'article 9 de la Convention de Bruxelles dispose :

« Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

« Ceux des États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention... »

Il semble que cette disposition ait été introduite dans la Convention de Bruxelles pour assurer l'uniformité des sommes maximales dans les différentes législations nationales. En réalité, cependant, les sommes maximales varient largement d'un pays à l'autre, ainsi que le montre la liste des sommes maximales par pays figurant à l'appendice I.

47. Le Protocole de Bruxelles donne de l'unité monétaire de référence une définition plus précise

que celle figurant dans la Convention de Bruxelles. L'article 2, d, du Protocole de Bruxelles stipule ⁴⁸ :

« d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige ⁴⁹. »

2. Application des règles limitatives aux préposés du transporteur

48. Selon la Convention de Bruxelles, en son article 4 5), « le transporteur comme le navire » ne peuvent être responsables pour un montant supérieur à la somme maximale, en l'absence d'une déclaration de valeur faite par le propriétaire de la marchandise. L'article 1, a, définit le terme « transporteur » comme *comportant* « le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur ». Ainsi, la Convention de Bruxelles ne limite pas expressément la responsabilité des préposés du transporteur, et dans de nombreuses décisions les tribunaux ont refusé d'étendre par interprétation l'application de l'article 4 5) à ces parties ⁵⁰.

49. L'article 3 du Protocole de Bruxelles contient les dispositions suivantes, tendant à étendre l'application de la limitation de responsabilité aux préposés :

« 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention ⁵¹.

⁴⁸ L'article 4 du Protocole de Bruxelles annule l'article 9 de la Convention de Bruxelles.

⁴⁹ Cf. Convention de Varsovie, art. 22 4), qui adopte aussi le franc Poincaré; de même Convention CIM, art. 56 et Convention CMR, art. 23 3) qui adopte, à la place, le franc-or « Germinal », défini dans les deux conventions comme « pesant 10/31 de gramme au titre de 900 millièmes de fin ». Cf., également, le Protocole de La Haye, art. XI 5) : « La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement ». Dans sa réponse, la République fédérale d'Allemagne a déclaré que la date de conversion du franc Poincaré en monnaie nationale devrait non pas être laissée aux tribunaux nationaux, mais être déterminée dans la Convention comme étant la date à laquelle l'action est ouverte.

⁵⁰ La règle dominante semble être que le transporteur peut valablement stipuler dans son connaissement que ses préposés bénéficieront de la limitation de responsabilité (tout comme des autres dispositions du contrat de transport). Cependant, pour avoir effet, une disposition en ce sens doit exprimer très clairement l'intention du transporteur d'étendre les dispositions concernant la limitation. Voir *Bernard Screen Printing c. Meyer Line*, 1971, A.M.C. 1887; cf. *Cabot Corporation c. S.S. Mormacswan*, 1971, A.M.C. 1130. Voir aussi États-Unis, *Robert C. Herd and Co. c. Krowill Machinery Corp.*, 1959, A.M.C. 879; 79 S. Ct. 766; 359 U.S. 297; France : 1959, D.M.F. 587; C.A. Aix 18.3.1958; Grande-Bretagne : *Midlands Silicones Ltd. c. Scruttons Ltd.* [1959] 1 Lloyd's Rep. 289, QB [1960] 1 Lloyd's Rep. 571 C.A.; Australie : *Wilson c. Darling Island Stevedoring Company* [1956] 1 Lloyd's Rep. 346. Voir de façon générale, Selvig, *Unit Limitation*, op. cit., 157 et suivants.

⁵¹ Cf. art. 25 A 1) de la Convention de Varsovie [introduit par l'article XIV 1) du Protocole de La Haye], qui étend les dispositions concernant la limitation de responsabilité au préposé « s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions... ».

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Discutée aux paragraphes 35 à 37 ci-dessus.

⁴⁷ Discutée aux paragraphes 38 à 40 ci-dessus.

« 3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue dans la présente convention ⁵². »

Cette dernière disposition est reprise dans le texte d'une règle de limitation de responsabilité qui est proposé ci-après, au paragraphe 59.

50. Si les dispositions citées plus haut constituent une utile mise au point, il est sans doute possible, du point de vue de la rédaction, de traiter des préposés dans la principale règle limitative, ce qui supprimerait la nécessité d'une règle distincte à leur égard. La règle fondamentale de limitation pourrait alors être formulée comme suit :

« ... le transporteur ou ses préposés, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure... »

La rédaction que l'on suggère ici est reprise dans le texte d'une règle complète sur la limitation de responsabilité qui est proposé au paragraphe 59 ci-après. Si l'on adoptait ce type de rédaction, il pourrait être utile de conserver l'article 3 3) du Protocole de Bruxelles sous forme de disposition séparée. C'est ce qu'on a fait dans le projet de règle mentionné ci-dessus.

3. Cas de la perte ou du dommage causé intentionnellement ou par témérité

51. Des incertitudes sont apparues quant à l'effet de l'extrême négligence ou de la faute intentionnelle du transporteur ou de ses préposés du point de vue de l'application de la règle de limitation de la responsabilité de l'article 4 5) ⁵³. Le Protocole de Bruxelles contient des règles concernant la perte ou le dommage causés intentionnellement ou par témérité. Les articles 2, e, et 3 4) du Protocole disposent :

« 2, e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ⁵⁴. »

« ... »

⁵² L'article 25 A 2) de la Convention de Varsovie contient la même règle.

⁵³ Ces incertitudes tenaient à la question de savoir si les termes « en aucun cas » donneraient aux transporteurs le droit de limiter leur responsabilité même en cas d'acte intentionnel ou téméraire.

⁵⁴ L'article 25 de la Convention de Varsovie refuse au transporteur le droit de limiter sa responsabilité lorsque le dommage est causé par son « dol » ou celui d'un préposé agissant dans l'exercice de ses fonctions. Cette disposition est modifiée par l'article XIII du Protocole de La Haye, qui prévoit que « la limite de responsabilité... ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ». L'article 29 de la Convention CMR utilise l'expression « dol ». L'article 37 de la Convention CIM prévoit qu'en cas de « dol ou faute lourde... l'ayant-droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double » de l'indemnité maximum qui serait due si les règles limitatives s'appliquaient.

« 3 4) ... le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ⁵⁵. »

52. On remarquera que les dispositions ci-dessus distinguent entre « un acte ou une omission du transporteur » [art. 2, e] et « un acte ou omission du préposé » [art. 3 4)]. Du fait de cette distinction, on peut se demander si la limitation de responsabilité du transporteur serait applicable lorsque le dommage est causé intentionnellement par un préposé. Comme on l'a indiqué dans le premier rapport du Secrétaire général, une distinction entre les actes du « transporteur » et les actes de ses « préposés » est difficile à établir en raison des formes que prennent aujourd'hui les entreprises commerciales, et semble incompatible avec l'évolution législative actuelle concernant la responsabilité des personnes morales de droit commercial. Voir le *premier rapport du Secrétaire général* (A/CN.9/63/Add.1 *), paragraphes 153 à 156 et 163 à 166. Quand, au cours de sa quatrième session, le Groupe de travail a établi des règles affirmatives et unifiées sur la responsabilité du transporteur, il n'a pas repris les dispositions des Règles de La Haye qui font une distinction entre le « transporteur » et ses « préposés ». Rapport de la quatrième session, paragraphe 28.

53. Selon l'article 25 2) de la Convention de Varsovie, le transporteur ne peut se prévaloir des différentes mesures de protection, y compris celles concernant la limite de responsabilité, en cas de faute intentionnelle caractérisée du fait d'un « préposé... agissant dans l'exercice de ses fonctions ». L'article XIII du Protocole de La Haye modifiant cette convention écarte de la même manière les limitations de responsabilité dans le cas de certains actes « du transporteur, ou de ses préposés ». Selon l'article 29 2) de la Convention CMR, le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions excluant ou limitant sa responsabilité si le dol ou la faute « est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions ». Cf. articles 37 et 40 de la Convention CIM.

54. La rédaction suivante, combinant les articles 2, e, et 3 4) du Protocole de Bruxelles (les termes ajoutés sont soulignés), mettrait la Convention régissant la responsabilité du transporteur maritime en accord avec

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe.*

⁵⁵ L'article 25, a, 3) de la Convention de Varsovie refuse aux préposés le bénéfice des règles limitatives de responsabilité « s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ». L'article 29 2) de la Convention CMR refuse aux préposés le droit de limiter leur responsabilité personnelle s'il est prouvé que le dommage a été causé par leur « dol ».

la conception retenue par les autres conventions en matière de transport :

« Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, ou de l'un de ses préposés (dans l'exercice de ses fonctions), qui a lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. *Le préposé n'aura pas davantage le droit de bénéficier de cette limitation lorsqu'un tel acte ou une telle omission sera son fait.* »

55. Dans l'une des réponses au questionnaire du Secrétariat, une règle de limitation « irréfragable », applicable quelle que soit la cause de la perte ou du dommage, a été préconisée⁵⁶. Une limitation « irréfragable » éviterait les différends et les incertitudes que suscitent les revendications fondées sur le caractère prétendument intentionnel ou téméraire de l'acte ou de l'omission qui a causé le dommage. Cependant, il est probable que l'on ne pourrait envisager une telle règle que si le plafond de la responsabilité pécuniaire était relativement élevé. Si le Groupe de travail retenait cette façon de voir, un projet de disposition pourrait être formulé dans un prochain rapport, à propos de la question des limites de la responsabilité pécuniaire.

4. Limite globale de la responsabilité du transporteur

56. La règle de limitation de responsabilité « par kilogramme » énoncée à l'article 2, a, du Protocole ne prévoit pas de limite maximum à la responsabilité du transporteur dans les cas où les marchandises sont exceptionnellement pondéreuses. La question que pose cette lacune a été examinée à la Conférence diplomatique de 1968 au cours de laquelle plusieurs délégations ont présenté des propositions visant à prévoir dans ce cas une limitation globale⁵⁷.

57. Toutefois, ces propositions ont été rejetées principalement parce que l'existence de la Convention de 1957 sur la limitation globale de responsabilité⁵⁸ les rendaient inutiles et superflues et qu'elles pourraient

⁵⁶ Voir la réponse de la Norvège au questionnaire sur les connaissements.

⁵⁷ Voir par exemple la proposition de la République fédérale d'Allemagne, du Danemark, du Japon et des Pays-Bas à la Conférence diplomatique du droit maritime, douzième session, deuxième phase, Bruxelles, 1968, *Procès-verbaux sténographiques* 21-2, p. 104.

⁵⁸ Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 10 octobre 1957. Cette convention autorise le transporteur à limiter sa responsabilité à 1 000 francs par tonneau de jauge du navire pour le règlement de créances du chef de dommages matériels (à 3 000 francs par tonneau de jauge pour le règlement de créances du chef d'accidents mortels et de dommages corporels), à moins que l'événement donnant lieu à la demande n'ait été causé par la « faute personnelle » (*fault or privity*) du propriétaire du navire. Cette convention complète mais ne remplace pas la Convention de Bruxelles.

limiter arbitrairement le montant des indemnités dans certains cas⁵⁹.

58. La décision qu'a prise la Conférence diplomatique de 1968 de rejeter les propositions visant à fixer une limite globale à la responsabilité du transporteur était en harmonie avec le système établi par d'autres grandes conventions en matière de transport qui prévoient toutes des limitations beaucoup plus élevées « par kilogramme » et cela sans fixer de limite globale. On notera également que ces propositions visaient à fixer une limite globale dans le cas où la base de calcul est « par colis ou unité », ce qui n'écartait pas les ambiguïtés signalées précédemment à propos de ces termes.

5. Résumé des propositions relatives à la formulation d'une règle complète de limitation de responsabilité

59. On trouvera ci-après, sous forme de projet, le texte des différentes propositions qu'il pourrait être nécessaire d'adopter pour établir une règle de limitation de responsabilité qui soit équilibrée. Les mots facultatifs sont mis entre parenthèses. Les variantes ci-après sont proposées pour l'alinéa a :

a) Variante I : « A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur ou ses préposés, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de... par (colis ou autre) unité de chargement ou... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

Variante II : « A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur

⁵⁹ A la Conférence diplomatique de 1968, sir Kenneth Diplock, chef de la délégation britannique et membre du Comité de rédaction de l'article 2, a, du Protocole, a présenté les observations suivantes concernant la limitation globale de la responsabilité du transporteur : « Nous avons élaboré un projet qui prévoit... des plafonds... L'idée dont il s'inspirait... était... trop compliquée pour qu'elle puisse séduire la majorité des nations... et lorsque le chiffre retenu a été le plus élevé de ceux qui avaient été envisagés, soit 200 000 francs, il est devenu évident pour tous ceux d'entre nous qui ont voté contre cette proposition que ce choix entraînerait des injustices, ce qui pourrait amener de nombreuses nations à refuser d'adhérer à la Convention. Un simple calcul arithmétique montre qu'à 30 francs par kilogramme, la somme de 200 000 francs correspond à 6,6 tonnes. Or, de nombreux conteneurs transportent déjà 20 tonnes, et certains plus de 30 tonnes. Il s'ensuit que le montant de l'indemnité accordée au propriétaire de marchandises garnissant un conteneur et non expressément désignées comme colis dépendrait de l'importance du conteneur où elles se trouveraient placées. S'il s'agissait d'un conteneur de 6,6 tonnes ou moins, le propriétaire de la marchandise recevrait l'intégralité de l'indemnité à raison de 30 francs par kilogramme; s'il s'agissait d'un conteneur de 21 tonnes, il ne recevrait que le tiers de cette indemnité; et s'il s'agissait d'un conteneur de 33 tonnes, il ne recevrait qu'un cinquième de cette indemnité. Ce système ne semble pas rationnel du point de vue du chargeur, ni même du transporteur. » (Traduction du Secrétariat.) Voir *Procès-verbaux sténographiques*, vol. 21-2, p. 151 et 152.

avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur ou ses préposés, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de... par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.»

b) « Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige. »

c) (« Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énumérée au connaissement comme étant inclus dans cet engin et cet engin lui-même (lorsqu'il est fourni par le chargeur) seront considérés comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité⁶⁰. »)

d) La déclaration mentionnée à l'alinéa a de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

e) Par convention entre le transporteur, le capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maximales que celles mentionnées à l'alinéa a de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximal conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximal correspondant mentionné dans cet alinéa.

f) Ni le transporteur, ni le navire, n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, ou de l'un de ses préposés (dans l'exercice de ses fonctions), qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Le préposé n'aura pas davantage le droit de bénéficier de cette limitation lorsqu'un tel acte ou une telle omission sera son fait.

g) L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera en aucun cas la limite prévue par la présente convention.

h) Ni le transporteur ou ses préposés ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

D. — PRINCIPES SELON LESQUELS LE MONTANT DE LA LIMITATION POURRAIT ÊTRE FIXÉ

60. Tout au long du présent rapport, on s'est abstenu de préciser le montant de la limitation, considérant que cette question serait sans doute abordée ultérieu-

rement. Néanmoins, le Groupe de travail voudra peut-être examiner les principes qui pourraient présider à la fixation du montant de la limitation. Dans la présente section, divers principes sont soumis à l'examen du Groupe de travail.

1. Rétablissement du montant de la limitation dans sa valeur de 1924

61. La Convention de Bruxelles a fixé en 1924 le montant de la limitation à « 100 livres sterling » par colis ou unité. Comme on l'a indiqué plus haut⁶¹, la valeur réelle de ce montant a été sensiblement réduite par l'inflation au cours des 49 années qui se sont écoulées depuis, si bien que la valeur actuelle de « 100 livres sterling » ne représente plus qu'une fraction de ce qu'elle était en 1924⁶². Il est généralement admis que le montant de la limitation fixé à « 10 000 francs Poincaré » par « colis ou unité » dans le Protocole de Bruxelles, ne rétablit pas la valeur que « 100 livres sterling »⁶³ avaient à l'origine. Le Groupe de travail pourrait donc se poser la question de savoir si le rétablissement de la valeur que 100 livres sterling avaient en 1924 serait un principe à retenir pour la fixation de nouveaux montants de limitation.

2. Comparaison avec d'autres conventions en matière de transport

62. Il semble que les montants de limitation adoptés dans d'autres conventions importantes en matière de transport fournissent d'utiles éléments de comparaison. Cette comparaison montre que le montant de limitation « par kilogramme » du Protocole de Bruxelles est beaucoup plus faible que les montants de limitation « par kilogramme » d'autres conventions en matière de transport, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

Convention	Montant de la limitation (en francs par kilogramme)	Pourcentage par rapport au montant du Protocole de Bruxelles
Protocole de Bruxelles	30	100
Convention de Varsovie ⁶⁴	250	833
Convention CIM ⁶⁵	496	1 650
Projet de révision de la Convention CIM ⁶⁶	238	825
Convention CMR ⁶⁷	123	414

⁶¹ Voir plus haut le paragraphe 5.

⁶² Voir plus haut la note 7.

⁶³ A la Conférence diplomatique de 1968, le Président du Groupe de travail sur la limitation de responsabilité a admis que le chiffre de 10 000 francs : « ... représente une réduction de valeur de 20 à 25 p. 100 par rapport aux 100 livres sterling-or adoptées en 1924, tout en constituant cependant une amélioration appréciable par rapport au niveau auquel la limite est tombée dans les différents pays ». Conférence diplomatique de droit maritime, *op. cit.*, 1967, p. 716.

⁶⁴ 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, art. 22. Les règles fondamentales de toutes les conventions mentionnées ici font l'objet de certaines réserves et exceptions.

(Suite des notes page suivante.)

⁶⁰ Cette disposition est mise entre parenthèses car elle serait inutile si la règle de limitation fondée sur le poids — correspondant à la variante II de l'alinéa a — était adoptée.

APPENDICE I

Montants de la limitation « par colis ou unité »
dans certains pays

Pays	Montant de la limitation	Équivalence en livres sterling au taux officiel	Équivalence en dollars des États-Unis (en chiffres arrondis)
Allemagne, République fédérale d ^a	1 250 deutsche Mark	149	388
Australie ^a	400 dollars australiens	47	122
Belgique	17 500 francs belges	150	370
Canada	500 dollars canadiens	192	500
Danemark	1 800 couronnes danoises	99	257
Espagne	5 000 pesetas	31	80
États-Unis	500 dollars	192	500
Finlande ^b	600 nouveaux marks finlandais	56	146
France	2 000 francs	150	390
Grèce	8 000 drachmes	102	264
Irlande	100 livres	101	261
Italie	200 000 lires	131	340
Japon	100 000 yens	123	320
Norvège	1 800 couronnes norvégiennes	104	270
Pays-Bas	1 250 florins	148	385
Portugal	12 500 escudos	138	359
Royaume-Uni ^c	100 livres	100	260
Suède	1 800 couronnes suédoises	145	378
Suisse	2 000 francs suisses	203	528
URSS ^d	250 roubles	115	300

Source des taux de change : Fonds monétaire international, *International Financial Statistics*, mai 1972, p. 6.

^a Le Secrétaire général a été informé qu'en 1957 les principaux armateurs, assureurs et chargeurs d'Australie ont conclu un accord aux termes duquel le montant de la limitation a été porté de 100 à 200 livres australiennes (actuellement 400 dollars australiens).

^b Pour les demandeurs domiciliés dans un État étranger, le montant de la limitation est de 18 000 anciens marks finlandais or (1 800 nouveaux marks finlandais), s'il existe un accord de réciprocité entre la Finlande et l'État étranger en question prévoyant que cette limite plus élevée s'appliquera entre les navires des États respectifs.

^c Les chargeurs, armateurs et assureurs britanniques ont conclu en 1950 un accord portant le montant de la limitation à 200 livres (*British Maritime Law Association Agreement of 1950* — connu familièrement sous le nom de « Gold Clause Agreement »). Cet accord régit tous les différends survenant entre les parties qui y ont adhéré, à condition que ces différends soient jugés au Royaume-Uni.

^d Crédit suisse, *Bulletin*, avril/mai 1972, p. 31.

(Suite des notes de la page précédente.)

⁶⁵ Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM), signée à Berne, le 25 octobre 1952, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, art. 31, p. 426. Le montant réel indiqué à l'article 31 est de « 100 francs par kilogramme », mais le franc est défini à l'article 56 comme étant le « franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 ». Cette unité monétaire, quelquefois appelée le « franc Germinal », a une valeur cinq fois supérieure environ à celle du franc Poincaré. Pour faciliter la comparaison, le montant de la limitation de 100 francs « Germinal » dans la Convention CIM a été converti en francs Poincaré dans le tableau ci-dessus. Voir également le Protocole du 25 février 1961 et le Protocole A du 29 avril 1964, art. 31.

⁶⁶ Les projets d'amendements à la Convention CIM ont été adoptés le 7 février 1970 à la septième Conférence pour la révision

APPENDICE II

Textes du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et des articles 2 et 3 du Protocole de Bruxelles

A. — CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENTS, SIGNÉE À BRUXELLES, LE 20 AOÛT 1924

Article 4

5. 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.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur, et le chargeur, une somme maximale différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

B. — PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENTS, SIGNÉE À BRUXELLES, LE 25 AOÛT 1924

Article 2. — L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant :

a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées. La valeur de la marchandise est déterminée

de la Convention CIM, qui s'est tenue à Berne. Voir Office central de transports internationaux par chemins de fer, Berne, « Rapport de gestion », 1970, p. 6. L'un de ces amendements réduit le montant de la limitation de 100 à 50 francs « Germinal ». Les amendements rédigés en 1970 ne sont pas encore entrés en vigueur.

⁶⁷ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), signée à Genève, le 19 mai 1956, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, art. 23, p. 210. L'article 23 fixe le montant de la limitation à « 25 francs par kilogramme » mais, de même que l'article 56 de la Convention CIM (voir note 3 ci-dessus), définit le franc comme étant le « franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 ». De même que pour la Convention CIM, le montant de limitation à 25 francs « Germinal » de la Convention CMR a été converti en francs Poincaré dans le tableau ci-dessus pour faciliter la comparaison.

d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maximales que celles mentionnées à l'alinéa a de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximal conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximal correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

Article 3. — Entre les articles 4 et 5 de la Convention, est inséré un article 4 bis libellé comme suit :

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé 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 de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente convention.

4. Toutefois, le préposé ne pourra pas se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Deuxième partie : transbordement

A. — INTRODUCTION : TYPES DE CONNAISSEMENTS

1. Comme on l'a indiqué dans l'introduction générale au présent rapport, l'utilisation des clauses de « transbordement » dans les connaissements figure

parmi les matières retenues pour examen par la Commission.

2. Il y a « transbordement » lorsque, au cours du transport de marchandises en vertu d'un contrat de transport, le transporteur qui a contracté avec le chargeur (ici dénommé le « transporteur contractant ») transfère les marchandises à un autre transporteur (ici dénommé le « transporteur subséquent »). Le transbordement peut intervenir sous des formes variables; il importe de distinguer deux types de dispositions concernant le transbordement.

3. Le premier type (souvent appelé « connaissance direct ») prévoit un « port de déchargement », qui est l'endroit expressément convenu pour effectuer le transbordement. Par exemple, un expéditeur de Bombay qui envoie des marchandises à Tokyo peut passer, avec un transporteur contractant, un contrat prévoyant le transport des marchandises sur son navire jusqu'à Sydney, et le transbordement des marchandises, à Sydney, à la charge d'un transporteur subséquent qui assurera le voyage de Sydney à Tokyo. Dans ce cas, le recto du connaissement porterait les mentions suivantes : « Navire : *S.S. Alicia*; Port de chargement : *Bombay*; Port de déchargement : *Sydney*; Destination finale : *Tokyo* ».

4. Parmi les dispositions imprimées au verso du connaissement on peut trouver un texte semblable à celui-ci :

« Qu'il en soit expressément convenu ou autrement, le transporteur aura la faculté de transporter les marchandises à leur port de destination par le navire désigné ou par un ou plusieurs autres navires appartenant soit au transporteur, soit à d'autres ou par d'autres moyens de transport, se rendant directement ou indirectement à ce port et de transporter tout ou partie des marchandises au-delà de leur port de destination et de les transborder, de les mettre à terre et de les emmagasiner, soit à terre, soit à flot et de les réembarquer et de les acheminer aux frais du transporteur, mais aux risques du marchand. Lorsque la destination finale à laquelle le transporteur pourra s'être engagé à délivrer les marchandises sera autre que le port de déchargement du navire, le transporteur n'agira que comme transitaire seulement.

« La responsabilité du transporteur sera limitée à la partie du transport exécutée par lui-même sur des navires sous sa direction et aucune réclamation ne sera reconnue par le transporteur pour dommage ou perte survenant durant toute autre partie du transport même s'il a encaissé le fret pour la totalité du transport ⁶⁸. »

5. La caractéristique importante du connaissement ci-dessus réside dans le fait que le contrat de transport a expressément prévu que la responsabilité du transport

⁶⁸ Connaissance direct CONLINE, conditions approuvées par la Conférence maritime internationale de la Baltique. CNUCED, rapport du secrétariat sur les connaissements (TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1), annexe III, partie B, sect. 6.

passerait du transporteur contractant à un transporteur subséquent en cours de route (par exemple à Sydney). On remarquera qu'eu égard à ce transfert de responsabilité le connaissement prévoit que le transporteur contractant n'agit que comme transitaire pour le compte du propriétaire des marchandises lorsqu'il prend des dispositions pour la suite du voyage. Selon une autorité en la matière, il semble, en pareil cas, « que le port de déchargement aux fins de transbordement doit être considéré un port de déchargement éventuel au regard du contrat; à partir de là on peut considérer que le contrat de transport couvert par le connaissement prend fin, et les Règles de La Haye cessent de s'appliquer au transporteur partie au contrat⁶⁹. »

6. Le second type de connaissement ne mentionne pas de port de déchargement en cours de route. Par exemple, pour une expédition de marchandises de Bombay à Tokyo, les mentions au recto du connaissement seraient les suivantes : « Navire : *S.S. Alicia*; Port de chargement : *Bombay*; Port de déchargement : *Tokyo* ».

7. Cependant, les conditions de transport énoncées au verso du connaissement contiennent habituellement une clause qui autorise le transporteur à transborder les marchandises. Ainsi, le connaissement CONLINE prévoit dans sa section 6 :

« *Qu'il en soit expressément convenu ou autrement, le transporteur aura la faculté de transporter les marchandises à leur port de destination par le navire désigné ou par un ou plusieurs autres navires appartenant soit au transporteur, soit à d'autres ou par d'autres moyens de transport, se rendant directement ou indirectement à ce port et de transporter tout ou partie des marchandises au-delà de leur port de destination et de les transborder, de les mettre à terre et de les emmagasiner soit à terre, soit à flot et de les réembarquer et de les acheminer aux frais du transporteur, mais aux risques du marchand⁷⁰. »*

8. De nombreux connaissements contiennent également des dispositions, habituellement dans la clause autorisant le transbordement, prévoyant que le transporteur contractant et chaque transporteur successif n'est responsable que de la perte ou des dommages causés aux marchandises lorsque ces marchandises sont en sa possession. Le libellé de ces clauses varie. Le connaissement CONLINE adopte la rédaction suivante :

« ... La responsabilité du transporteur sera limitée à la partie du transport exécutée par lui-même sur des navires sous sa direction et aucune réclamation ne sera reconnue par le transporteur pour dommage ou perte survenant durant toute autre partie du trans-

port même s'il a encaissé le fret pour la totalité du transport » (section 6).

9. Les clauses prévoyant que la marchandise est réputée remise lorsqu'elle quitte le navire appartenant au transporteur contractant reflètent un même souci. Voici un exemple d'une telle clause :

« Toute responsabilité incombant au transporteur à quelque titre que ce soit cessera, les marchandises seront réputées remises conformément au présent connaissement et le présent contrat de transport sera réputé pleinement exécuté de la part du transporteur ou du transporteur subséquent lors de la remise effective ou présumée des marchandises transportées au port de déchargement ou en un autre lieu s'il y a eu substitution, transbordement ou transports successifs⁷¹. »

10. D'autre part, selon l'un au moins des connaissements types, le transporteur contractant répond expressément du transport subséquent dans les termes suivants :

« Les marchandises ou une partie des marchandises peuvent être transportées par le navire désigné ou par d'autres navires, qu'ils appartiennent à la Compagnie ou à d'autres transporteurs, et, si de l'avis du transporteur, de son capitaine ou agent les circonstances rendent le transbordement souhaitable ou avantageux, peuvent être transbordées à n'importe quel port ou ports, n'importe quel lieu ou lieux, et peuvent, au cours du transbordement, être placées ou emmagasinées sur des embarcations ou à terre, et peuvent être chargées de nouveau ou expédiées ou retournées par voie terrestre ou aérienne au choix et aux frais du transporteur, toutes ces opérations faisant partie du voyage prévu au contrat et toutes les dispositions du présent connaissement demeurant applicables⁷². »

B. — LE DROIT ET LA PRATIQUE EN MATIÈRE DE CLAUSES DE TRANSBORDEMENT

11. Il n'existe à l'heure actuelle aucune réglementation internationale visant directement le transbordement en cas de transport maritime. En l'absence de dispositions particulières dans la Convention de Bruxelles de 1924, on pourrait dans certains cas invoquer l'obligation générale de l'article 3 2) selon laquelle le transporteur « procédera de façon appropriée et soigneuse... au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées », renforcée par les dispositions de l'article 3 8) qui annulent toutes dispositions contractuelles tendant à restreindre la responsabilité du transporteur telle qu'elle est définie

⁶⁹ Carver, *Carriage by Sea* (12^e édition, 1971), p. 276 et 277.

⁷⁰ Ici comme ailleurs, c'est nous qui soulignons, sauf indication contraire. Les clauses de transbordement types sont récapitulées au paragraphe 9 de la réponse de l'Australie au questionnaire. La clause complète du connaissement CONLINE est reproduite au paragraphe 4 *supra*. Voir CNUCED, rapport du secrétariat sur les connaissements, *op. cit.*, *supra*, note 68.

⁷¹ Gronfors, *On-Carriage in Swedish Maritime Law, in Six Lectures on the Hague Rules* (Gronfors, éd., 1967), p. 52.

⁷² *Transatlantic, Australian Homeward B/L 3, d* (nous soulignons). Voir Gronfors, *ibid.*, p. 52. Dans sa réponse au questionnaire, la Tchécoslovaquie marque un intérêt particulier pour la position adoptée dans ce connaissement type. Les propositions figurant dans la partie G, ci-dessous, reflètent cette position.

dans la Convention. Cependant, il ne semble pas que l'on ait recours à ces dispositions de façon systématique pour réglementer les transbordements auxquels les transporteurs procèdent en vertu de clauses de transbordement types inscrites dans les connaissements.

12. En conséquence, on considère généralement que les clauses de transbordement s'appliquent et limitent valablement la responsabilité du transporteur à la partie du voyage pendant laquelle les marchandises sont sur son navire, jusqu'au transbordement des marchandises pour remise à un transporteur subséquent⁷³.

13. Selon la pratique en vigueur, quand il y a un transbordement, le transporteur subséquent émet un connaissement ou remet au transporteur contractant un récépissé sans réserves des marchandises⁷⁴. Le plus souvent, le transporteur subséquent émet son propre connaissement. Un certain nombre de clauses de transbordement type, comme on en trouve dans les connaissements types ALAMAR et P et I, prévoient expressément que le connaissement du transporteur contractant cessera d'être valable au moment du transbordement et sera remplacé par celui du transporteur subséquent pour la partie du transport restant à effectuer. Cependant, on ne peut dire de façon certaine si les dispositions du connaissement émis par le transporteur subséquent, qui diffèrent du connaissement initial et qui peuvent être préjudiciables au propriétaire de la marchandise, l'emportent sur les dispositions du connaissement initial. Parmi ces dispositions, on peut citer les clauses attributives de juridiction et celles qui fixent le montant maximum de la responsabilité pécuniaire. Un point essentiel sur lequel il semble ne pas y avoir de pratique uniforme est celui de savoir si la Convention demeure applicable à l'ensemble du voyage ou si l'application de la Convention dépend de la loi applicable à chaque connaissement émis au cours du transport⁷⁵.

14. La question de la responsabilité pendant le transbordement par allèges, ou par un autre moyen, du navire d'un transporteur au navire de l'autre et pendant l'entreposage à terre ou à bord d'un navire en attendant que le transporteur subséquent prenne les marchandises à bord de son navire, ne semble pas avoir été réglée en pratique⁷⁶. En cette matière, certains

connaissements prévoient simplement que la responsabilité du transporteur sera limitée à la partie du transport effectuée sur ses navires (connaissements CONLINE). Sous le régime établi par la Convention actuelle, on pourrait prétendre que selon l'article 1, e, le transporteur n'est responsable que jusqu'au moment où les marchandises sont déchargées de son navire et, selon l'article 7, il jouit d'une entière liberté contractuelle pour la période antérieure au chargement et postérieure au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer. D'autres connaissements, comme le connaissement type P et I, sont plus explicites et prévoient que pendant la durée du transbordement le propriétaire de la marchandise supportera les risques de pertes et de dommages, et qu'en outre il supportera le coût de l'entreposage au cours du transbordement⁷⁷.

C. — PROBLÈMES SOULEVÉS PAR LE DROIT ET LA PRATIQUE ACTUELS

15. Les clauses de transbordement répondent aux intérêts du transporteur : 1) en lui laissant la plus grande latitude dans le choix des itinéraires de ses navires; et 2) en limitant au strict minimum la période pendant laquelle il est responsable des pertes et des dommages causés aux marchandises.

16. En revanche, les connaissements sont à tel point conçus en fonction des intérêts du transporteur, qu'ils créent des difficultés pour le propriétaire de la marchandise⁷⁸.

17. Selon la pratique actuelle, lorsque le connaissement contient une clause de transbordement type, le propriétaire de la marchandise n'a de recours que contre le transporteur qui avait les marchandises en sa possession lorsque le dommage ou la perte sont survenus. Or il arrive souvent que le propriétaire de la marchandise ne sache pas où la perte ou le dommage sont survenus. Dans ce cas, a-t-on dit, il doit pouvoir agir simultanément contre tous les transporteurs ayant participé au transport. Sinon, il lui faudra agir séparément contre chaque transporteur jusqu'à ce que la responsabilité soit établie⁷⁹.

18. Le propriétaire de la marchandise est également dans l'incertitude lorsqu'il s'agit de pertes ou de dommages dont on peut prétendre qu'ils sont survenus au cours du transbordement des marchandises d'un transporteur à un autre. Selon les clauses actuellement utilisées, le propriétaire de la marchandise peut être obligé d'intenter son action contre les propriétaires des allèges, les autorités portuaires, et l'entreposeur au port de transbordement. Le port de transbordement

⁷³ Dans *Charter Parties* (17^e édition), p. 418, Scrutton déclare que la faculté de transborder ne tombe pas sous le coup de l'interdiction posée par l'article 3 8) des Règles de La Haye dans la mesure où le transbordement est une mesure raisonnable et n'est pas incompatible avec l'exigence d'un « transport approprié ». Scrutton cite l'affaire britannique *Marcellino Gonzalez y Compania c. James Nourse Limited* (1936) 1 K. B. 565 à l'appui de cette affirmation. Il semblerait que la question de la validité de la clause de transbordement est étroitement liée à l'inconvénient le plus fréquent du transbordement, qui est le manque à gagner subi par le propriétaire de la marchandise du fait du retard.

⁷⁴ Tetley, *Marine Cargo Claims* (1965), p. 255.

⁷⁵ Knauth, *Ocean Bills of Lading*, p. 229 et 230.

⁷⁶ Voir Powers, *A Practical Guide to Bills of Lading* (1966), p. 87. Cependant, dans l'affaire de référence aux États-Unis, « *The Lighter Sydney* », 114 F. 2d. 72, le tribunal, se fondant sur le *Harter Act*, a déclaré : « un connaissement direct avait été établi et remis au chargeur, et les transporteurs principaux ne pouvaient ensuite passer un contrat excluant leur responsabilité au cours du transbordement ».

⁷⁷ Voir l'annexe III du rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements.

⁷⁸ Voir les réponses au questionnaire de l'Australie, de l'Autriche, du Chili, du Danemark, de l'Irak, de la République fédérale allemande, de la République khmère, de la Suède, de la Tchécoslovaquie et de la Turquie.

⁷⁹ Tetley, *op. cit.*, *supra*, p. 255 à 257.

peut être très éloigné de l'établissement du propriétaire des marchandises, lequel n'aura eu, le plus souvent, aucun rapport avec les responsables du transbordement et peut même ne pas les connaître.

19. Ainsi qu'on l'a noté, la question de savoir si les dispositions d'un connaissement émis par un transporteur subséquent l'emportent sur le connaissement initial n'est pas clairement tranchée. Le propriétaire de la marchandise ne sait pas de façon certaine quelle loi viendra régir le transport subséquent. Le connaissement pour le transport subséquent peut être émis dans un État qui n'est pas partie à la Convention. Dans ce cas, les dispositions du connaissement initial stipulant que le contrat de transport prend fin avec le transbordement peuvent avoir pour conséquence de soustraire le « nouveau » contrat de transport à l'application de la Convention.

D. — DISPOSITIONS DES CONVENTIONS RÉGISSANT LE TRANSPORT PAR AIR, PAR ROUTE ET PAR CHEMIN DE FER

20. Si l'on envisage d'élaborer des dispositions tendant à résoudre les problèmes du transbordement, certaines questions fondamentales doivent retenir l'attention :

a) Jusqu'à quel point le transporteur contractant doit-il être responsable en vertu du contrat de transport?

b) Le transporteur subséquent (plus particulièrement, le transporteur final ou « celui qui effectue la remise ») doit-il être responsable de la perte ou du dommage survenu avant que la marchandise ne lui ait été transbordée? Ou ne doit-il être responsable que de la perte ou du dommage survenu au cours de la partie du transport qu'il assure?

c) La responsabilité du transporteur subséquent doit-elle être régie par les dispositions du contrat de transport initial et par la Convention?

21. On trouve des solutions à ces problèmes (et autres problèmes connexes) dans les Conventions internationales régissant les transports par air, par chemin de fer et par route. Dans ces conventions, plusieurs questions sont traitées dans un seul article ou dans plusieurs articles complémentaires qui forment un tout. On exposera donc ci-dessous les dispositions de chaque convention concernant le groupe de problèmes considéré. On étudiera ensuite chaque problème séparément.

1. Transport aérien : Convention de Varsovie

22. L'article premier, alinéa 3, de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, 1929 (Convention de Varsovie)⁸⁰ prévoit que :

« Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'appli-

cation de cette convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les Parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats... »

23. L'article 30 de cette convention traite du droit de recours en ce qui concerne les voyageurs, les bagages ou les marchandises « dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier... » (précité). L'article 30 1) prévoit ensuite que dans ces deux cas :

« ... chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette convention, et est censé être une des Parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle ».

24. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des marchandises (par opposition à la responsabilité à l'égard des voyageurs), l'article 30 3) prévoit une règle de responsabilité plus large en stipulant que⁸¹ :

« S'il s'agit de... marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire. »

2. Transport par route : Convention CMR

25. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR)⁸² contient notamment les dispositions suivantes :

Article 34 : « Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture. »

Article 36 : « A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs. »

⁸¹ L'article 30 3) applique les mêmes règles aux marchandises et aux bagages des voyageurs. Toute référence aux bagages a été omise dans la citation de l'article 30 3).

⁸² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, n° 5742.

⁸⁰ Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 12.

3. Transport par chemin de fer : Convention CIM

26. La Convention internationale concernant le transport par chemin de fer des marchandises (CIM), 1952 (Convention CIM)⁸³ comporte notamment les dispositions suivantes :

« Article 26. Responsabilité collective des chemins de fer

« 1. Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

« 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43, paragraphe 3, concernant le chemin de fer destinataire. »

« Article 43. Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée. Compétence

« [Les paragraphes 1 et 2 traitent de l'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport et de l'action judiciaire relative au remboursement.]

« 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action... »

E. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR CONTRACTANT

27. On aura remarqué que les conventions régissant les transports par air, route et chemin de fer attribuent au premier transporteur (c'est-à-dire au transporteur contractant) la responsabilité du transport jusqu'au point de destination, même si d'autres transporteurs effectuent une partie de ce transport⁸⁴. Aux termes de la convention de Varsovie [art. 1^{er}, 3)], même si les parties passent un contrat de transport aérien « sous la forme d'... une série de contrats », le contrat est censé constituer un transport unique « lorsqu'il a été envisagé par les Parties comme une seule opération ». Selon l'article 30 3) concernant le transport de marchandises, l'expéditeur a recours contre le premier transporteur pour perte ou dommage subi au cours d'un transport effectué par des transporteurs successifs.

28. Conformément à la Convention CMR (art. 34) « si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total... » Et conformément à l'article 36, le premier

transporteur n'est pas seulement responsable envers l'expéditeur (comme dans la Convention de Varsovie), mais également envers le destinataire⁸⁵.

29. De même, aux termes de l'article 26 de la Convention CIM (Transport par chemins de fer) : « Le chemin de fer qui a accepté le transport de la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison. »

30. Que le premier transporteur (ou transporteur « contractant ») soit juridiquement responsable envers le chargeur de la perte ou dommage causés par un transporteur subséquent, ne signifie pas, naturellement, que le transporteur contractant doit supporter ce dommage. Le transporteur subséquent qui a causé la perte est juridiquement tenu d'indemniser le transporteur contractant et, si le recours exercé à l'encontre du transporteur contractant fait l'objet d'une action judiciaire, il est normal que le transporteur contractant invite le transporteur subséquent à assumer la défense au cours de cette action⁸⁶.

31. La question n'est donc pas de savoir qui doit supporter le dommage. Il s'agit d'établir le mécanisme le plus efficace pour que ce soit la partie qui a causé la perte qui ait à rembourser le chargeur. Dans de nombreux cas, il est difficile pour le chargeur de déterminer lequel des transporteurs successifs est responsable du dommage⁸⁷. Les transporteurs peuvent même ne pas être d'accord entre eux sur ce point, mais ils sont normalement mieux placés que le chargeur pour régler la question. Il ressort des conventions régissant les transports par air, route et chemin de fer qu'il est préférable que la question soit résolue par les transporteurs entre eux plutôt que d'obliger le chargeur à choisir entre : 1) tenter des actions simultanées contre plusieurs défendeurs⁸⁸; et 2) courir le risque qu'une première action échoue parce qu'elle a été intentée contre

⁸⁵ Cette disposition n'est pertinente que dans la mesure où le destinataire ne choisit pas de s'en tenir exclusivement à la responsabilité que la Convention attribue aussi au « dernier transporteur » et au « transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard ».

⁸⁶ Dans sa réponse au questionnaire, l'Union internationale d'assurances maritimes note que l'existence dans le connaissance d'une clause de transbordement n'affecte pas le tarif de l'assurance des marchandises et n'est d'ailleurs généralement pas connue de l'assureur des marchandises. Elle note aussi qu'une telle clause peut avoir une influence sur la possibilité d'un recours de l'assureur maritime contre le transporteur. Cependant, comme l'assureur n'agit en recouvrement contre le transporteur qu'en cas de négligence évidente, les recouvrements ne représentent qu'une très faible proportion des indemnités versées, et une clause de transbordement ne modifie guère le coût de l'assurance des marchandises. A comparer avec la réponse de la Suède, qui indique que la pratique du transbordement affecte le coût de l'assurance.

⁸⁷ Les réponses de la République khmère et de la Tchécoslovaquie examinent les problèmes pratiques qui se posent lorsqu'on veut obtenir réparation d'un transporteur subséquent.

⁸⁸ Les aléas de la procédure sont tels, dans certains systèmes juridiques tout au moins, qu'il peut arriver que l'action intentée contre le transporteur A échoue parce que c'est le transporteur B qui est jugé responsable, et que l'action intentée contre le transporteur B (ordinairement devant un autre tribunal) échoue également, parce que la responsabilité est alors attribuée au transporteur A.

⁸³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, n° 3442.

⁸⁴ Sauf exceptions mineures, ces conventions ne régissent pas les transports combinés. C'est ainsi que la Convention de Varsovie traite de transporteurs par air successifs.

un transporteur qui n'est pas en cause — et cela à une date peut-être tardive, alors que la preuve est devenue difficile à faire ou que le délai de prescription est expiré.

E. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR SUBSÉQUENT;
TRANSPORTEUR QUI EFFECTUE LA LIVRAISON

32. Il y a lieu de noter que les conventions régissant les transports par air, route et chemin de fer rendent aussi « le dernier transporteur » responsable envers le chargeur de la perte ou dommage (causés aux marchandises), même si cette perte ou ce dommage peuvent ne pas s'être produits au cours de la partie du transport qu'il a effectuée⁸⁹.

33. Les considérations déterminantes sont analogues en l'occurrence à celles qui s'appliquent à la responsabilité du premier transporteur ou transporteur « contractant ». Dans les deux cas, il s'agit d'établir le mécanisme le plus efficace pour reporter le dommage à la charge du transporteur fautif. Le dernier transporteur, c'est-à-dire le transporteur qui effectue la livraison, occupe dans la chaîne de responsabilité une place particulièrement importante. Les dommages causés aux marchandises ne sont habituellement décelés qu'au moment où les marchandises arrivent à destination et sont examinées par le destinataire. Lorsqu'il y a transbordement, le port de livraison est le plus souvent une escale régulière pour le dernier transporteur mais non pas pour le premier transporteur (contractant). Il doit donc être plus facile au destinataire de faire une réclamation auprès du transporteur qui effectue la livraison (et au besoin, d'intenter une action contre lui) qu'auprès du premier transporteur ou de l'un des transporteurs successifs.

34. Les trois conventions sur les transports stipulent également que leurs dispositions restent applicables jusqu'au moment de la livraison au destinataire. Ces conventions stipulent aussi que les transporteurs successifs deviennent parties au contrat de transport aux conditions conclues entre l'expéditeur et le transporteur contractant. C'est ainsi que, conformément à l'article 30 1) de la Convention de Varsovie (reproduit au paragraphe 23 ci-dessus), « chaque transporteur acceptant... des marchandises... est censé être une des Parties contractantes du contrat de transport... » Aux termes de l'article 34 de la Convention CMR [transport par route] (reproduit au paragraphe 25 ci-dessus), les transporteurs successifs deviennent « de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture ». Une disposition analogue est prévue à l'article 26 2) de la Convention CIM [transport par chemins de fer] (reproduit au paragraphe 26 ci-dessus).

⁸⁹ Conformément à l'article 30 3) de la Convention de Varsovie, le dernier transporteur est responsable envers « le destinataire qui a le droit à la délivrance ». Cette restriction n'apparaît pas à l'article 36 de la Convention CMR (transport par route), ni à l'article 43 3) de la Convention CIM (transport par chemins de fer).

G. — VARIANTES DE PROJETS DE DISPOSITION

1. Définition du « port de déchargement »

35. Il y a plusieurs manières de traiter des problèmes de transbordement dans le cadre de la Convention de Bruxelles de 1924. Certes, les règles élaborées par le Groupe de travail à sa troisième session pour régler la durée de la responsabilité du transporteur pourraient résoudre certains des problèmes que posent les clauses de transbordement⁹⁰. Le texte révisé de l'alinéa e de l'article premier sur le « transport de marchandises », est le suivant :

« i) « 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. »

L'alinéa ii, tel que l'a rédigé le Groupe de travail, définit le moment de la livraison d'une manière qui peut être incompatible avec l'application d'une clause de transbordement.

36. Cependant, le Groupe de travail n'a pas examiné à sa troisième session l'effet à donner aux clauses de transbordement, et il y a lieu de penser que la révision de l'alinéa e de l'article premier n'implique aucune décision à cet égard. Quoi qu'il en soit, le problème du transbordement semble suffisamment important et complexe pour faire l'objet de dispositions distinctes⁹¹.

37. Il y a lieu de noter que, conformément à la définition précitée formulée par le Groupe de travail, le « transport de marchandises » dure tant que les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport « et au port de déchargement ». Les clauses de transbordement soulèveraient la question de savoir si la remise des marchandises à un transporteur subséquent fait du port où cette remise s'effectue un « port de déchargement ». Il serait donc souhaitable de compléter la révision de l'article premier, alinéa e, par une disposition sur ce point.

*Projet de définition de « port de déchargement »
au sens de l'article premier, e*

Variante A

Le « port de déchargement » est le port de destination finale prévu par le contrat de transport.

⁹⁰ Rapport de la troisième session (A/CN.9/63), par. 14; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.*

⁹¹ Les pays suivants ont suggéré, dans une réponse au questionnaire, de modifier la Convention de Bruxelles en vue de limiter l'effet des clauses de transbordement : Australie, Autriche, Chili, Danemark, Irak, Norvège, République fédérale d'Allemagne, République khmère, Suède, Tchécoslovaquie et Turquie. L'URSS a suggéré, dans sa réponse, des dispositions qui pourraient être adoptées si le Groupe de travail jugeait nécessaire de régler cette question dans un projet de convention. Ces dispositions sont en substance les suivantes : 1) le transbordement doit être souhaitable et nécessaire dans les circonstances; 2) le transporteur doit notifier le transbordement au chargeur; 3) au cours du transbordement, le transporteur doit prendre le soin voulu des marchandises; 4) le transporteur doit faire preuve de la diligence voulue en vue de livrer les marchandises au port de destination aussi rapidement que possible.

Variante B

Le « port de déchargement » est le port prévu par le contrat de transport comme étant le lieu où prennent fin les obligations contractuelles du transporteur.

38. La variante A a pour but d'harmoniser cet aspect de la Convention avec la position adoptée dans d'autres conventions de transport. Étendre l'application du contrat de transport jusqu'au « port de destination finale prévu par le contrat de transport » prolongerait la durée de la responsabilité du transporteur contractant (ainsi que l'application de la Convention) même si le contrat de transport prévoit que, à partir d'un port intermédiaire déterminé, le transport sera assuré par un deuxième transporteur. (Voir la description du connaissance direct aux paragraphes 3 à 5 ci-dessus.) Ainsi qu'il a été indiqué dans la section E (par. 27 à 31), tel est le résultat auquel aboutissent les autres conventions de transport⁹².

39. La variante B mettrait fin à la responsabilité du transporteur contractant dans un port intermédiaire « prévu par le contrat de transport comme étant le lieu où prennent fin les obligations contractuelles du transporteur ». Cependant, étant donné que le port intermédiaire doit être « prévu par le contrat », la variante B ne donnerait pas effet à une clause générale prévoyant que la responsabilité du transporteur prend fin lorsque celui-ci remet, au moment que lui-même choisit, les marchandises à un deuxième transporteur⁹³.

40. La variante C ci-après occupe une position intermédiaire entre les variantes A et B. La variante C tient compte de la réponse de la Chambre internationale de la marine marchande qui estime qu'il ne faut pas

par voie de réglementation porter atteinte aux dispositions contractuelles des connaissements directs « étant donné que le chargeur connaît parfaitement les transporteurs qui transporteront ses marchandises ». La Chambre fait une distinction entre les connaissements dans lesquels « un deuxième transporteur est désigné » et les connaissements où « seul le premier transporteur est désigné ». Elle estime que, dans ce dernier cas, on pourrait envisager de préciser la responsabilité du transporteur. La deuxième phrase de la variante C répondrait à cette suggestion.

Variante C

Le « port de déchargement » est le port de destination finale prévu par le contrat de transport. Cependant, un port intermédiaire déterminé sera réputé être le port de déchargement si le contrat de transport prévoit qu'à ce port les marchandises seront remises à un transporteur dénommé.

2. Projets de disposition sur la responsabilité du premier transporteur et des transporteurs subséquents

41. Une définition de l'expression « port de déchargement » ne réglerait pas tous les problèmes que pose le transbordement. Il peut donc être souhaitable d'envisager un projet de disposition qui traite directement de la responsabilité du premier transporteur et des transporteurs subséquents.

Variante D

Si le contrat de transport est exécuté par plusieurs transporteurs, le premier transporteur (et le dernier transporteur) est [sont] responsable[s] envers le propriétaire de la marchandise de l'exécution du contrat de transport. Tout transporteur [intermédiaire] [subséquent] est responsable de la partie du contrat de transport qu'il effectue.

42. Ce projet de disposition reprend en substance les règles de responsabilité des articles 36 de la Convention CMR [transport par route] (reproduites au paragraphe 25) et 43 3) de la Convention CIM [transport par chemins de fer] (reproduites au paragraphe 26). Les considérations dont s'inspirent ces conventions ont été analysées dans les sections E (par. 27 à 31) et F (par. 32 à 34) du présent rapport. La disposition selon laquelle le premier transporteur (transporteur contractant) « est responsable envers le propriétaire de la marchandise de l'exécution du contrat de transport » vise à mettre en application la suggestion, faite dans des réponses au questionnaire, selon laquelle le transporteur contractant devrait être responsable du fait de tout transporteur dont il utilise les services pour l'exécution du transport⁹⁴.

43. L'harmonisation avec les autres conventions de transport exigerait le maintien dans la première phrase des mots « [et le dernier transporteur] » et, dans la deuxième phrase, le choix du mot « [intermédiaire] » de préférence à « [subséquent] ». Si, en revanche,

⁹² Dans leur réponse, l'Autriche, le Chili, l'Irak, la République fédérale d'Allemagne, la République khmère et la Tchécoslovaquie ont suggéré que le transporteur contractant soit responsable jusqu'au moment où les marchandises atteignent le port de destination.

⁹³ Dans sa réponse au questionnaire, la Norvège expose un projet de réglementation établi en consultation avec d'autres pays nordiques et dont certaines dispositions font application du principe que le transporteur contractant est responsable de l'exécution de l'ensemble du transport, à partir du port de départ jusqu'au port de destination tels qu'ils sont prévus au contrat. Il est à noter qu'en conséquence le transporteur contractant est responsable du fait de tout transporteur dont il utilise les services pour l'exécution du transport. Parmi les autres principes que consacre le projet de réglementation, la Norvège cite le suivant : le transporteur contractant ne peut s'exonérer lui-même de sa responsabilité en cas de perte ou de dommage qui se produit lorsque les marchandises sont sous la garde d'un autre transporteur, à moins que les parties en soient expressément convenues ou qu'il ressorte du contrat que l'intention des parties était que le transport serait exécuté, dans sa totalité ou pour une certaine partie, par un autre transporteur. Voir également la réponse de la Suède.

La position adoptée dans la variante B semble analogue à ce dernier principe. Cependant, le libellé de cette variante ne prévoit pas expressément le cas où les parties ont contracté avec l'« intention » que l'ensemble ou une partie du transport serait exécuté par un autre transporteur. En l'absence du texte du projet de réglementation que la Norvège expose dans sa réponse, il a été difficile de trouver un libellé qui exprime cette idée avec la clarté voulue.

⁹⁴ Voir les réponses résumées ci-dessus dans les notes 25 et 26.

le dernier transporteur ne se voyait pas attribuer la même responsabilité que le transporteur contractant, les mots « [et le dernier transporteur] » devraient être supprimés dans la première phrase; dans la deuxième phrase, le mot « [subséquent] » devrait être retenu au lieu du mot « [intermédiaire] ».

Troisième partie : déroutement

A. — INTRODUCTION

1. La troisième partie du présent rapport traite, conformément à la demande du Groupe de travail, des problèmes auxquels donne naissance la formulation actuelle dans la Convention de Bruxelles de 1924 de la règle sur le déroutement⁹⁵. Le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention dispose que :

« 4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant. »

2. On a critiqué cette disposition en faisant observer qu'elle ne définit pas le déroutement comme il conviendrait et n'indique ni les conditions dans lesquelles le déroutement est justifié ni les conséquences d'un déroutement injustifié. Nombre de gouvernements qui ont répondu au questionnaire sur les connaissances ont proposé des solutions pour remédier aux insuffisances du texte actuel. D'autres ont indiqué que certaines parties du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention ne les satisfaisaient pas. On trouvera exposées ci-après les différentes solutions de la question du déroutement et les différentes modifications des règles actuelles qui ont été proposées.

B. — LA DISPOSITION RELATIVE AU DÉROUTEMENT DANS L'ÉCONOMIE DE LA CONVENTION ET EN RELATION AVEC LES CLAUSES USUELLES DU CONTRAT DE TRANSPORT

3. Il existe entre la disposition sur le déroutement et les autres règles de la Convention des rapports complexes. Avant d'exposer les modifications proposées au paragraphe 4 de l'article 4, il peut être utile d'indiquer brièvement le contexte juridique et commercial dans lequel s'applique le paragraphe 4 de l'article 4.

4. Cette disposition ne joue évidemment que lorsque le propriétaire de la cargaison prétend avoir subi une perte ou un dommage parce que le transporteur n'a pas observé les clauses du contrat de transport ou les dispositions de la Convention. Par exemple, un retard

du navire peut être cause de ce que les marchandises sont arrivées en mauvais état ou de ce que le destinataire a souffert un manque à gagner parce qu'il n'a pas reçu les marchandises au moment où il aurait pu en tirer profit ou où il aurait dû s'acquitter de ses obligations contractuelles. Dans ce cas, le destinataire peut fonder son action sur l'inexécution par le transporteur de son obligation, au regard du paragraphe 2 de l'article 3, de procéder « de façon appropriée et soigneuse... au transport [et] aux soins... des marchandises... ». Le destinataire pourrait également invoquer l'inobservation par le transporteur d'une clause expresse ou (plus vraisemblablement) tacite du contrat relative à la date de la délivrance. Pour sa défense, le transporteur pourrait faire valoir que le retard a été provoqué par un « déroutement raisonnable » et qu'en vertu du paragraphe 4 de l'article 4 aucun déroutement raisonnable « ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ».

5. Dans d'autres cas, le déroutement peut provoquer une perte ou un dommage parce que le navire s'échoue ou essuie une violente tempête.

6. Il peut également arriver que les marchandises ne soient pas acheminées jusqu'au lieu de destination indiqué dans le contrat de transport et soient déchargées dans un port intermédiaire. Il est nécessaire de trouver un nouveau moyen de transport et le retard qui en résulte peut provoquer une avarie ou une détérioration des marchandises; le destinataire peut également être obligé de payer des frais supplémentaires pour l'entreposage au port d'escale ou pour le transport jusqu'à la destination convenue. Là encore, le transporteur peut soutenir que la délivrance dans un port autre que celui qui a été convenu constitue un « déroutement raisonnable » au sens du paragraphe 4 de l'article 4 et qu'il n'est « responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ».

7. Lorsqu'on essaie d'appliquer la notion de déroutement, on se heurte à une difficulté fondamentale : le contrat de transport ne précise généralement ni l'itinéraire que suivra le navire ni la date de son arrivée. Pour savoir quelles sont les obligations du transporteur en ce qui concerne l'itinéraire, il faut souvent se baser sur la pratique habituelle du navire ou de la ligne — et lorsqu'il s'agit de transports de ligne les usages quant à l'itinéraire peuvent être extrêmement souples.

8. En examinant les propositions relatives aux dispositions de l'article 4) sur le déroutement, il sera également utile d'avoir présentes à l'esprit certaines des décisions prises par le Groupe de travail à sa quatrième session (25 septembre-6 octobre 1972). A cette session, le Groupe de travail a décidé qu'il convenait de réviser la Convention de Bruxelles de 1924 pour énoncer une règle affirmative de responsabilité fondée sur la faute et une règle unifiée concernant la charge de la preuve. Ces deux principes ont été incorporés dans le paragraphe 1 du projet établi par le Groupe de

⁹⁵ Voir l'introduction générale au présent rapport, par. 2.

rédaction, que la majorité des membres du Groupe de travail a approuvé quant au fond ⁹⁶ :

« 1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage des marchandises transportées si l'événement qui a causé la perte ou le dommage a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article [], à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. »

9. Le Groupe de rédaction a également conclu que, si on énonçait une règle unifiée concernant la responsabilité et la charge de la preuve, il ne serait pas nécessaire de conserver les 14 alinéas [c à p] du « catalogue des exonérations », où l'on a essayé de prévoir toutes les circonstances dans lesquelles le transporteur n'est pas responsable. Toutefois, le Groupe de rédaction a recommandé que la question du « sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » [art. 4, par. 2, alin. 1] soit examinée à la session de février 1973, en même temps que celle du « déroutement » (art. 4, par. 4) à laquelle elle est en partie liée ⁹⁷.

C. — ÉTAT ACTUEL DU DROIT ET DE LA PRATIQUE EN MATIÈRE DE DÉROUITEMENT

10. Les sources du droit actuel en matière de déroutement sont la jurisprudence des tribunaux nationaux, le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention et, dans le cas de certains pays, la législation nationale qui tantôt modifie l'article 4 4) de la Convention et tantôt adopte à l'égard de la question un point de vue tout à fait différent. En pratique, on insère dans les connaissements des clauses qui restreignent ou écartent complètement l'application des règles sur le déroutement, en définissant aussi largement que possible l'itinéraire contractuel. Ces clauses sont examinées ci-après sous la définition du déroutement.

1. Définition du déroutement

11. On définit généralement le déroutement comme étant une modification de l'itinéraire normal qui n'est pas prévue par le contrat de transport et qui n'est pas conforme aux usages commerciaux. Selon l'un des meilleurs ouvrages publiés sur la question, « en l'absence de stipulations expresses en sens contraire, le propriétaire d'un navire, qu'il s'agisse d'un navire de ligne ou d'un navire chargé d'assurer le transport de divers ou d'un navire affrété pour un voyage particulier, s'engage implicitement à faire suivre à ce navire l'itinéraire habituel et raisonnable et à éviter toute modification injustifiable dudit itinéraire et tout retard déraisonnable. On présume que l'itinéraire doit être

l'itinéraire géographique le plus direct; mais le transporteur est admis à faire la preuve qu'un autre itinéraire constitue l'itinéraire habituel et raisonnable pour un navire donné à l'époque considérée, sous réserve qu'il ne soit pas incompatible avec les clauses expresses du contrat. Un itinéraire peut être considéré comme étant habituel et raisonnable même s'il n'est emprunté que par des navires d'une seule ligne et même s'il n'a été adopté que récemment ⁹⁸. »

12. Les connaissements contiennent généralement une clause dite de « définition du voyage » ou de « déroutement », dont l'objet est de définir le voyage d'une manière assez large pour que l'on puisse considérer, si le navire s'écarte de la route directe ou usuelle, que cette modification est autorisée par le contrat et ne constitue donc pas un déroutement. On trouve un exemple de « clause de définition du voyage » à la section 5 du connaissement CONLINE, qui stipule :

« Le contrat concerne le service des lignes régulières et le voyage entrepris aux termes de ce contrat comprendra les escales usuelles ou habituelles ou annoncées, qu'elles soient nommées ou non dans le présent contrat ainsi qu'aux ports inclus ou non dans l'itinéraire ou l'ordre de rotation annoncés, usuels, ordinaires ou géographiques, même si en s'y rendant le navire navigue au-delà du port de déchargement ou dans une direction opposée ou s'écarte de la route directe ou habituelle. Le navire pourra faire escale à n'importe quel port pour l'exécution du voyage en cours ou d'un voyage précédent ou ultérieur. Le navire pourra supprimer l'escale à n'importe quel port ou à plusieurs ports, qu'ils soient annoncés ou non, et pourra faire escale plusieurs fois dans le même port; il pourra, avec ou sans la marchandise à bord, et avant de se diriger vers le port de déchargement, ou après, régler ses compas, passer en cale sèche sur slip, sur gril de carénage ou dans les chantiers de réparation, changer de poste, subir une démagnétisation ou un contrôle magnétique ou toutes mesures similaires, prendre du combustible ou des approvisionnements, débarquer des passagers clandestins, séjourner au port, naviguer sans pilote, remorquer ou se faire remorquer, sauver ou tenter de sauver des vies humaines ou des biens et tout ce qui précède est compris dans le voyage, objet de ce contrat ⁹⁹. »

13. Le modèle de connaissement P et I contient des dispositions analogues dans sa clause de « voyage », qui stipule en outre :

« Tous les parcours, ports, lieux, navigations et autres ainsi visés seront réputés être inclus dans le

⁹⁶ Rapport de la quatrième session [A/CN.9/74; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 1)], par. 28 et 36.

⁹⁷ *Ibid.*, alin. 6 du paragraphe 28. Voir également par. 23 à 25 et 30. En ce qui concerne l'approbation de cette recommandation par le Groupe de travail, voir par. 36.

⁹⁸ Scrutton, *Charter parties and Bills of Lading*, 17^e édition (1964), p. 259. Voir Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* (1957), p. 156; Katsigeras, *Le déroutement en droit maritime comparé* (1970), p. 8 à 11. Katsigeras fait une distinction entre les usages maritimes et les usages commerciaux, les deux catégories d'usages servant de critères pour déterminer quel est l'itinéraire habituel et raisonnable.

⁹⁹ Voir le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements, annexe III.

voyage convenu et prévu et tout changement apporté en application des facultés reconnues par la présente clause ne sera pas considéré en droit comme un déroutement. Les facultés reconnues par la présente clause ne seront ni considérées comme restreintes par une stipulation quelconque du présent connaissement, manuscrite ou imprimée, ou par une circonstance quelconque accompagnant ou précédant le chargement des marchandises, ou par la nature des marchandises, ni interprétées en examinant si un changement apporté en vertu desdites facultés ferait ou non échec à l'objet du présent connaissement, nonobstant toute coutume ou règle juridique et nonobstant l'état d'innavigabilité ou le mauvais état du navire au début ou à un moment quelconque du voyage ¹⁰⁰. »

14. Il semble que, en raison de la définition du voyage que donnent les « clauses de déroutement » précitées, il ne soit guère possible de dire qu'un navire a été « dérouté », mais les tribunaux estiment que ces clauses doivent être interprétées d'une manière restrictive et compatible avec le paragraphe 2 de l'article 3, qui oblige le transporteur à prendre soin des marchandises, et avec le paragraphe 8 de l'article 3, qui stipule que toute clause dans un contrat de transport exonérant ce transporteur de responsabilité pour perte ou dommage ou atténuant cette responsabilité sera nulle et non avenue. Généralement, les clauses de déroutement sont jugées valides lorsqu'elles sont raisonnables, compte tenu des circonstances et de l'intérêt des parties ¹⁰¹.

15. On a également recours à la notion de déroutement dans des cas où la cargaison a été déchargée dans un port autre que le port de destination. Cependant, les connaissements contiennent généralement une clause autorisant le déchargement des marchandises dans un port autre que le port de destination. Par exemple, les alinéas *c* et *d* de la section 16 du connaissement de lignes régulières CONLINE stipulent :

« *c*) Au cas où il apparaîtrait que des épidémies, la quarantaine, la glace, troubles affectant la main-d'œuvre, des obstructions au travail, des grèves, des lock-out, que ce soit à bord ou à terre, des difficultés de chargement ou de déchargement, empêcheraient le navire de quitter le port de chargement ou d'atteindre, ou entrer dans le port de déchargement, ou d'y décharger dans des conditions habituelles et d'en repartir, le tout en toute sécurité et sans retard, le capitaine pourra décharger la cargaison au port de chargement ou dans tout autre port sûr et pratique.

« *d*) Le déchargement, aux termes de la présente clause, de toute marchandise pour laquelle il a été émis un connaissement, sera considéré comme la bonne exécution du contrat. Si, par suite de l'exercice d'un droit quelconque autorisé par la présente clause, des dépenses supplémentaires sont encourues, elles

seront payées par le marchand en plus du fret, avec le fret de retour s'il y a lieu, ainsi qu'une indemnité raisonnable pour tous services supplémentaires rendus à la marchandise. »

16. Les tribunaux considèrent généralement que de telles clauses sont valides. Dans une affaire importante, où un navire ne pouvant atteindre le port de destination convenu en raison d'une grève a déchargé les marchandises dans un autre port, conformément à une clause du connaissement, le tribunal anglais a jugé qu'il y avait non pas « déroutement » mais uniquement « modification du voyage » ¹⁰². Il a estimé que, dans des cas de ce genre, la considération essentielle était que la raison de la modification du voyage ayant été expressément prévue au contrat, la modification elle-même ne constituait pas un manquement du transporteur à ses obligations contractuelles ¹⁰³.

2. Déroutement pour sauver des vies ou des biens en mer

17. Le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles dispose qu'« aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer... ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ».

18. L'exonération de responsabilité du transporteur lorsque le navire est dérouté pour sauver des vies en mer n'a donné lieu à aucune controverse. L'exonération de responsabilité lorsque le navire est dérouté pour sauver des biens sans qu'il y ait en même temps sauvetage de vies humaines a été l'objet de critiques, car le déroutement procure alors au transporteur un bénéfice important tout en causant fréquemment une perte ou un dommage au propriétaire de la cargaison ¹⁰⁴.

3. Déroutement raisonnable

19. Le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 dispose que « aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ».

20. C'est aux tribunaux qu'il appartient de définir, dans chaque cas d'espèce, si le déroutement est raisonnable ou non. Le déroutement raisonnable n'a jamais été défini expressément, mais dans le précédent *Stag Line c. Foscolo Mango and Co.*, les tribunaux anglais ont énoncé les critères généraux suivants :

« Il peut arriver et il arrive en fait fréquemment qu'un déroutement soit dû à des circonstances fortuites que les parties initiales au contrat n'avaient

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ Voir Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* (1957), p. 157 et 158.

¹⁰² *Benton c. Palmyra* (1955) 2.L.I.L Rep. 722 confirmé par la Chambre des lords (1956), 2.L.I.L Rep. 329. Voir Dor, *op. cit.*, p. 45.

¹⁰³ Katsigeras, *op. cit.*, p. 56.

¹⁰⁴ Voir Katsigeras, *op. cit.*, p. 24 et 25.

pas prévues et qu'il puisse être considéré comme raisonnable, bien qu'il ait été décidé uniquement dans l'intérêt du navire, ou uniquement dans l'intérêt de la cargaison ou même bien qu'il ne réponde directement à aucune de ces considérations; il peut arriver par exemple que l'on ait besoin de toute urgence d'un passager ou d'un membre de l'équipage après le départ du navire pour une affaire de la plus haute importance, ou bien une personne qui se trouve à bord peut être recherchée par la justice et il existe des raisons pressantes de la faire comparaître immédiatement. Le véritable critère semble être qu'il doit s'agir d'une modification du voyage qu'une personne avisée, ayant alors pouvoir de décision, aurait pu ordonner en tenant compte de toutes les circonstances pertinentes du moment, y compris les clauses du contrat et les intérêts de toutes les parties, mais sans être tenue d'accorder une importance décisive aux intérêts d'aucune en particulier ¹⁰⁵. »

21. Dans l'affaire en question, *Stag Line c. Foscolo Mango and Co.*, des marchandises étaient transportées de Swansea à Constantinople et le connaissement prévoyait « la faculté de relâcher à un port quelconque, dans un ordre quelconque, pour prendre du charbon ou à d'autres fins, toute escale étant réputée incluse dans le voyage convenu ». Au départ de Swansea, le navire a pris à bord des mécaniciens chargés de vérifier des machines nouvellement installées. Le navire a été dérivé sur Saint-Ives pour débarquer les mécaniciens, une fois les vérifications terminées. Il a été jugé que la clause n'autorisait pas ce déroutement. Les mots « à d'autres fins » devaient être interprétés dans leur contexte et les fins auxquelles le navire pouvait faire relâche dans un port devaient avoir un rapport avec le voyage convenu. Les fins auxquelles les mécaniciens avaient été pris à bord étaient indépendantes du voyage convenu. Le tribunal s'est fondé sur les considérations suivantes :

« Les fins visées sont des fins de nature commerciale pour lesquelles les parties ont prévu que le navire devrait pouvoir faire relâche au cours du voyage envisagé. Par exemple, dans un contrat conclu avec un chargeur pour des marchandises ne représentant qu'une partie de la cargaison, cette clause pourrait impliquer le droit de relâcher à un ou plusieurs ports sur l'itinéraire géographique pour décharger les marchandises d'autres chargeurs. Elle impliquerait probablement le droit de relâcher pour compléter la cargaison. Mais nous ne pouvons considérer qu'elle implique le droit invoqué dans la présente affaire de débarquer des préposés des armateurs ou d'autres personnes se trouvant à bord au départ pour régler des machines et qu'on a débarqués dans leur intérêt et dans celui de leurs employeurs parce qu'ils ne pouvaient être transbordés sur un navire faisant route en sens inverse ¹⁰⁶. »

22. Il existe de nombreux jugements dans lesquels le tribunal a décidé que, eu égard aux circonstances, le

déroutement par le transporteur était ou non raisonnable. Quelques exemples suffiront à donner une idée de la diversité des cas de déroutement au sujet desquels les tribunaux ont eu à se prononcer. Les déroutements pour charger du combustible ont donné lieu à une jurisprudence abondante. Dans de tels cas, si un navire ne s'écarte pas de l'itinéraire habituel du voyage, on considère généralement que le déroutement est raisonnable. Cependant, dans le cas d'un navire qui s'était écarté de 4 milles de l'itinéraire convenu et habituel pour faire le plein des soutes, parce que les armateurs voulaient qu'il reste la quantité maximum de combustible à la fin du voyage pour que le navire puisse l'utiliser au cours du voyage suivant, on a estimé que le déroutement n'était pas raisonnable ¹⁰⁷. Le déroutement en cas de grève ou de quarantaine au port de destination et en cas de déclaration de guerre nécessitant un changement d'itinéraire a été jugé raisonnable ¹⁰⁸. Cependant, dans un cas où la cargaison a été déchargée à Porto Rico au lieu de l'être à La Havane parce qu'on craignait qu'elle ne soit confisquée, le déroutement n'a pas été jugé raisonnable, malgré l'inclusion dans le connaissement de clauses qui autorisaient notamment le transporteur à décharger les marchandises dans un lieu sûr pour empêcher une saisie ou un arrêt; le tribunal a conclu que la situation politique était bien connue à l'époque où les connaissements ont été signés ¹⁰⁹.

23. On estime généralement qu'en cas de nécessité le déroutement est raisonnable; il peut s'agir de tempêtes, de la présence d'icebergs, d'autres dangers de la navigation ou d'accident d'un membre de l'équipage ¹¹⁰. Il a été jugé que « lorsqu'il est flagrant qu'un navire n'est pas en état de navigabilité et qu'il est obligé de retourner au port pour des réparations, il s'agit d'un déroutement ¹¹¹ ». Généralement, il semble qu'un déroutement qui, en lui-même, pourrait être considéré raisonnable, ne l'est pas lorsqu'il a été rendu nécessaire par la faute du transporteur ¹¹².

24. Les règles applicables pour qualifier un déroutement de raisonnable ou de déraisonnable sont affectées dans certains pays par la législation nationale, qui peut : 1) tenter de définir le déroutement autorisé, ou 2) envisager d'une autre manière la question de savoir quels déroutements sont autorisés.

25. Le paragraphe 4 de l'article 4 du *United States Carriage of Goods by Sea Act* reprend le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et ajoute ce qui suit :

« Étant entendu toutefois que si le déroutement a pour but de charger ou de décharger des marchandises

¹⁰⁷ The Macedon (1955) LLL L Rep. 459.

¹⁰⁸ Voir Katsigeras, *op. cit.*, p. 40 et 41, Tetley, *op. cit.*, p. 206. (Des transporteurs ont été tenus responsables de dommages causés par un retard dû au déroutement.) Scrutton, *op. cit.*, p. 266.

¹⁰⁹ The Ruth Ann, AMC 1962, p. 117.

¹¹⁰ Scrutton, *op. cit.*, p. 267; Katsigeras, *op. cit.*, p. 41.

¹¹¹ Tetley, *op. cit.*, p. 206, citations de jugements.

¹¹² Katsigeras, *op. cit.*, p. 30 qui cite un arrêt de la Cour suprême des États-Unis et un arrêt de la Chambre des lords.

¹⁰⁵ *Stag Line c. Foscolo Mango and Co.* (1932) AC 328.

¹⁰⁶ *Id.*, 341.

ou des passagers, il sera considéré, sauf preuve contraire, comme déraisonnable ¹¹³. »

26. Un auteur qui fait autorité note que « le sens de la règle... semble être qu'il ne faut pas permettre au transporteur de dérouter le navire sans autre motif que celui de réaliser un profit supplémentaire; il ne devrait donc pas suffire à celui qui prétend que, contrairement à la présomption ainsi posée, le déroutement était raisonnable, de fournir la preuve qu'il l'était du point de vue du transporteur... Cette réserve ne signifie naturellement pas que tout déroutement à des fins autres que celles qui y sont mentionnées est « raisonnable »; elle permet simplement d'établir plus facilement que le déroutement n'est pas raisonnable dans les deux cas prévus ¹¹⁴. »

27. En France, la loi de 1966 qui reprend, en général les règles de la Convention de Bruxelles de 1924 ne mentionne pas le déroutement, mais parmi les exonérations de responsabilité qu'elle énumère figure l'acte ou la tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ¹¹⁵. Si la loi française elle-même ne mentionne pas le déroutement, ses effets sont cependant les mêmes que ceux du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention. Le capitaine du navire doit suivre l'itinéraire normal pour se rendre au lieu de destination, mais les règles générales contenues dans la loi autorisent certains déroutements justifiés ¹¹⁶.

4. Charge de la preuve

28. Il semble que, en vertu du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention, la charge de la preuve en matière de déroutement raisonnable n'incombe entièrement ni au transporteur ni au chargeur. On a fait observer que, dans la mesure où il existe une règle régissant la charge de la preuve en matière de déroutement, c'est *sans doute* la suivante : i) le transporteur peut établir qu'on a respecté au cours du voyage l'itinéraire et le calendrier habituels et que la perte s'est produite alors que le navire suivait cet itinéraire; ii) le propriétaire de la cargaison doit prouver qu'il y a eu déroutement et iii) le transporteur doit prouver que le déroutement était raisonnable ¹¹⁷. Dans l'optique qui est celle de la législation française, décrite au paragraphe 27, le transporteur devra prouver qu'il n'a pas commis de faute en dérivant le navire, ce qui revient pratiquement à devoir prouver que le déroutement était raisonnable ¹¹⁸.

¹¹³ 46 USCA sections 1300-1315. On retrouve la même disposition dans les législations libérienne et philippine; voir Katsigeras, *op. cit.*, p. 47.

¹¹⁴ Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 158 et 159.

¹¹⁵ Loi n° 66420 du 18 juin 1966, art. 29, i. Le *Codice della Navigazione* et les législations libanaise, syrienne, indonésienne et surinamaïenne sont analogues. Voir Katsigeras, *op. cit.*, p. 48.

¹¹⁶ Rodière, *Traité général de droit maritime*, p. 230 et 231. Katsigeras, *op. cit.*, p. 48 et 49.

¹¹⁷ Voir Tetley, *op. cit.*, p. 209.

¹¹⁸ Katsigeras, *op. cit.*, p. 49.

5. Effets juridiques du déroutement

29. Il existe actuellement deux façons tout à fait différentes de concevoir les effets juridiques du déroutement.

30. D'une part, le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 vise à exonérer le transporteur de la responsabilité que la Convention met normalement à sa charge en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises s'il a dévié de son itinéraire pour sauver des vies ou des biens ou s'il a effectué un déroutement raisonnable.

31. D'autre part, dans les pays de *common law*, le déroutement injustifié ¹¹⁹ constitue une contravention essentielle au contrat de transport, qui empêche le transporteur de bénéficier des exonérations de responsabilité prévues dans certaines clauses du connaissement ainsi que de certaines dispositions de la Convention. En droit anglais, le transporteur est considéré comme ayant la même responsabilité qu'un *transporteur public*, mais cette responsabilité est restreinte par les règles limitatives du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 ¹²⁰. Aux États-Unis, un déroutement injustifié fait du transporteur l'assureur des marchandises; en outre, comme il perd la protection des clauses du connaissement et des règles de la Convention, il ne pourra pas se prévaloir du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention pour bénéficier d'un plafond de responsabilité ¹²¹.

D. — AUTRES SOLUTIONS POSSIBLES EN MATIÈRE DE DÉROUTEMENT

1. Maintien de la règle actuelle de la Convention relative au déroutement avec introduction d'une disposition précisant la notion de déroutement raisonnable

a) Règle de fond

32. Aux termes du nouveau texte proposé pour le paragraphe 4 de l'article 4, la règle actuelle de la Conven-

¹¹⁹ Aux États-Unis et probablement en Angleterre (Scrutton, *op. cit.*, p. 260), la notion de déroutement est étendue à certains actes injustifiés commis par le transporteur, même s'il n'a pas modifié son itinéraire. Un expert américain a expliqué que l'on avait ainsi élargi la notion de déroutement « en partant du principe que certaines fautes commises par le transporteur sont si graves qu'elles équivalent à un abandon complet de la ligne de conduite fixée par le contrat, si bien que la protection offerte par le connaissement ne joue plus, comme dans le cas du déroutement proprement dit ». Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 161. Les exemples suivants illustrent ce type de dérogation au contrat : transports en pontée (lorsque le transport en cale est exigé), surcharge du navire, retard injustifié. Il faudrait, semble-t-il, traiter des conséquences de ces graves manquements intentionnels au contrat de transport dans une règle générale sur les conséquences des actes intentionnels. A cet égard, il conviendrait d'examiner le paragraphe e de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968 qui ôte au transporteur le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité « s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

¹²⁰ Chorley and Giles, *Shipping Law* (1970), p. 187.

¹²¹ Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 156 et 160.

tion en matière de déroutement serait maintenue, mais une disposition analogue à celle qui figure dans le *United States Carriage of Goods Act* (par. 4 de la section 4) y serait introduite pour préciser la notion de déroutement raisonnable ¹²².

33. Le texte proposé serait ainsi conçu :

Projet A

Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant, étant entendu toutefois que, si le déroutement a pour but de charger ou de décharger des marchandises ou des passagers, il sera, sauf preuve contraire, réputé déraisonnable.

La réserve dont cette disposition est assortie vise à empêcher le transporteur d'effectuer un déroutement à seule fin de réaliser un bénéfice plus important.

b) *Règle concernant la charge de la preuve*

34. On a proposé d'introduire une règle expresse sur la charge de la preuve dans la disposition relative au déroutement ¹²³. La pratique générale en ce qui concerne la charge de la preuve a été examinée au paragraphe 28 ci-dessus. Une règle expresse qui serait compatible avec la pratique actuelle pourrait être formulée comme suit :

Projet B

Il appartiendra au transporteur de prouver que le déroutement était raisonnable.

Cette proposition doit être examinée compte tenu de la règle que le Groupe de travail a adoptée au sujet de la charge de la preuve et qui est reproduite au paragraphe 8 ci-dessus.

2. *Introduction dans la Convention d'une définition du déroutement*

35. On a envisagé la possibilité d'introduire une définition du « déroutement » dans la Convention ¹²⁴. Il est apparu que du point de vue pratique, un aspect capital de la question du déroutement est de savoir qui est responsable du retard. Un retard peut toutefois résulter de circonstances autres que le déroutement, et il pourrait donc être nécessaire d'envisager la formu-

lation d'une règle générale qui sanctionne l'exécution du contrat de transport quant à la date de livraison. La question essentielle de la responsabilité en cas de retard ne fait pas partie des points soumis à l'examen du Groupe de travail et n'a pas encore été étudiée. C'est toutefois une question que l'on a suggéré d'examiner à l'avenir. Il semblerait indiqué d'envisager de définir le « déroutement » dans le cadre d'un éventuel examen de la question fondamentale de la responsabilité en cas de retard ¹²⁵.

3. *Suppression de la disposition de la Convention spécialement consacrée au déroutement et introduction d'une disposition établissant une règle générale sur le sauvetage de vies et de biens en mer.*

a) *Suppression de la disposition spécialement consacrée au déroutement*

36. On pourrait supprimer la disposition concernant le déroutement établie au paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924. Ainsi, s'il ne peut justifier le déroutement, le transporteur serait responsable des pertes ou dommages qui en résultent en vertu des règles générales de responsabilité du transporteur. Ainsi, selon la règle de base sur la responsabilité adoptée par le Groupe de travail à sa quatrième session et reproduite au paragraphe 3 ci-dessus, le transporteur est responsable de toute perte ou dommage subi par les marchandises « à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences ». Dans sa réponse au questionnaire, le Gouvernement norvégien propose également cette solution ¹²⁶.

b) *Introduction dans la Convention d'une disposition établissant une règle générale sur le sauvetage de vies et de biens en mer*

37. Comme il a été dit au paragraphe 9 ci-dessus, le Groupe de rédaction, à la quatrième session du Groupe de travail, a recommandé que la question du « sauve-

¹²⁵ Voir au paragraphe 3 ci-dessus un exemple des rapports existant entre le retard et le déroutement.

¹²⁶ Dans sa réponse, le Gouvernement norvégien fait observer que « l'on peut se demander si, dans le trafic des lignes régulières, la notion de déroutement telle qu'elle est comprise au paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention est vraiment utile, étant donné les conséquences qui découlent déjà de la règle générale concernant les obligations du transporteur, notamment l'obligation prévue au paragraphe 2 de l'article 3 de transporter les marchandises dans des conditions appropriées. D'après le Gouvernement norvégien, le critère du déroutement raisonnable et le critère du transport approprié sont, à toutes fins pratiques, identiques, puisque d'après ces deux critères il doit être tenu dûment compte de l'intérêt du propriétaire de la cargaison à ce que les marchandises soient transportées au lieu de leur destination dans de bonnes conditions de sécurité et de rapidité et que le transporteur est tenu responsable de l'inexécution de cette obligation. Il s'ensuit que la disposition dont la portée est la plus restreinte, celle relative au déroutement, est superflue, et pourrait être supprimée. Par ailleurs, vu l'importance des problèmes en cause, il faudrait peut-être expliciter davantage et souligner, dans les nouvelles règles relatives au transport maritime des marchandises, le devoir qu'a le transporteur de transporter les marchandises dans de bonnes conditions ».

¹²² Voir les réponses au questionnaire de la Turquie, de l'Autriche et du Danemark. Dans sa réponse, le Gouvernement danois déclare : « La législation danoise en la matière, qui est fondée sur l'article 4, par. 4, de la Convention de Bruxelles de 1924, n'a pas soulevé de difficultés dans la pratique et, dans l'ensemble, elle doit être jugée satisfaisante. Il ne semble donc pas nécessaire de modifier la Convention à cet égard, et le Gouvernement danois craint que, en cherchant à définir les limites dans lesquelles le navire est autorisé à s'écarter de son itinéraire normal, on ne s'expose à de sérieuses difficultés. »

¹²³ Voir la réponse de l'URSS au questionnaire et le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements, par. 260.

¹²⁴ Cette possibilité est envisagée par la Tchécoslovaquie dans sa réponse au questionnaire.

tage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » soit examinée à la session de février 1973 en même temps que celle du « déroutement » qui est visée au paragraphe 4 de l'article 4, lequel porte aussi, en partie, sur la question du sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

38. L'adoption de la proposition visant à supprimer le paragraphe 4 de l'article 4, au cas où l'on éliminerait également l'alinéa 1 du « Catalogue des exonérations » figurant au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention, aurait pour conséquence l'absence dans la Convention de toute règle concernant le sauvetage de vies ou de biens en mer.

39. Le maintien de la règle relative au sauvetage de vies en mer a reçu un large appui. Par contre, on a critiqué l'octroi au transporteur d'une immunité absolue qui le dégagerait de toute responsabilité en cas de pertes subies par la cargaison du navire à la suite du sauvetage de biens, en se fondant sur le fait que le propriétaire du navire pourrait ainsi se consacrer au sauvetage de biens dans son propre intérêt et au détriment de la cargaison qu'il transporte. Dans sa réponse au questionnaire, le Gouvernement suédois a suggéré que le transporteur n'entreprene de sauver des biens en mer que si l'entreprise est raisonnable.

40. Un projet de texte, qui supposerait la suppression du paragraphe 4 de l'article 4, pourrait être ainsi conçu :

Projet C

Le transporteur ne sera pas responsable des pertes ou dommages résultant de mesures prises pour sauver des vies et [de mesures raisonnables prises pour sauver] des biens en mer.

Projet D

Le transporteur ne sera pas responsable des pertes ou dommages résultant de mesures raisonnables prises pour sauver des vies ou des biens en mer.

Quatrième partie : délai de prescription

A. — INTRODUCTION

1. Comme il a été noté dans l'introduction générale au présent rapport, la question de la « prorogation du délai de prescription » a été inscrite au programme de travail concernant la réglementation internationale des transports maritimes mis au point à la quatrième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)¹²⁷. Dans la résolution qu'elle a adoptée, la CNUDCI a posé en outre des objectifs généraux parmi lesquels « l'élimination des incertitudes et des ambiguïtés actuelles et la réalisation d'une répartition équilibrée des risques

entre le propriétaire de la marchandise et le transporteur... ». C'est dans cette optique que la présente étude aborde la question du délai dans lequel le propriétaire de la marchandise peut tenter une action contre le transporteur.

2. La Convention de Bruxelles de 1924, au paragraphe 6 de son article 3, énonce des règles portant sur deux questions distinctes : 1) la notification au transporteur des pertes ou dommages; 2) le délai dans lequel l'action contre le transporteur doit être intentée. Le second point, qui fait l'objet de la présente étude, est traité au quatrième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3. Ledit paragraphe se lit comme suit :

« 6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

« Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

« Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

« En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. »

3. La disposition précitée de la Convention de 1924 doit se lire dans le contexte des paragraphes 2 et 3 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968, dont la teneur est reproduite ci-après :

« 2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

« 3. A l'article 3, il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6 bis libellé comme suit :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, 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 trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire

¹²⁷ Voir l'introduction générale au présent rapport, par. 2; CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971), par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971, première partie, II, A.*

a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.»

On constate que le Protocole de 1968 modifierait les règles de la Convention de 1924 sur deux points : 1) en autorisant expressément les parties à proroger le délai de prescription; 2) en garantissant un délai minimum pour les actions en indemnité. Ces deux points seront examinés plus loin.

B. — TYPES DE RÉCLAMATIONS SOUMISES À PRESCRIPTION

1. Problèmes d'interprétation concernant la portée des règles de prescription

4. Les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 relatives à la prescription soulèvent de sérieux problèmes d'interprétation en ce qui concerne les types de réclamation auxquels elles sont applicables. Le Protocole de Bruxelles de 1968 a atténué ces problèmes sans les résoudre entièrement. Le Groupe de travail voudra peut-être voir s'il est possible de délimiter plus clairement le champ d'application des dispositions relatives à la prescription.

5. La Convention de Bruxelles de 1924 prévoit que le transporteur et le navire seront déchargés de « toute responsabilité pour pertes ou dommages... » à moins qu'une action ne soit intentée dans un délai déterminé (voir le quatrième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3, cité plus haut au paragraphe 2). Le Protocole de Bruxelles de 1968 remplacerait l'expression précitée par : « toute responsabilité *quelconque relativement aux marchandises* » [voir art. 1 2) du Protocole cité plus haut au paragraphe 3]. La comparaison des deux textes révèle que, dans le Protocole, le mot « *quelconque* » a été ajouté et que les mots « pour pertes ou dommages » ont été remplacés par l'expression « *relativement aux marchandises* ». Du fait de ces modifications, la portée des règles de prescription énoncées dans la Convention primitive se trouve quelque peu étendue.

6. Dans la Convention de Bruxelles de 1924, les mots « pour pertes ou dommages » pourraient être interprétés comme limitant l'application des règles de prescription aux réclamations fondées sur des pertes ou dommages matériels, à l'exclusion de celles qui seraient fondées sur le préjudice pécuniaire résultant d'un retard dans la livraison (lorsque les *marchandises* n'ont subi ni pertes ni dommages)¹²⁸. Les arguments en faveur de l'interprétation étroite de la règle de la prescription sont renforcés par le fait que, dans la Convention de Bruxelles, celle-ci constitue un alinéa du paragraphe 6 de l'article 3, lequel traite de l'« avis des pertes ou dommages » qui doit être donné au trans-

porteur « avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance » (les dispositions du paragraphe 6 de l'article 3 sont reproduites plus haut, au paragraphe 2). D'autres dispositions du même paragraphe font référence au caractère « apparent » des pertes ou dommages ou au fait que l'état des marchandises a été « contradictoirement constaté ». Ces références à des « pertes ou dommages » matériels dans les trois premiers alinéas du paragraphe 6 renforcent l'idée que le quatrième alinéa, relatif à la prescription, concerne les pertes ou dommages *matériels*.

7. En revanche, cette interprétation étroite des « pertes ou dommages » n'apparaît pas au paragraphe 2 de l'article 4 qui énumère les cas dans lesquels la responsabilité du transporteur ne peut être invoquée¹²⁹. L'expression « pertes ou dommages » est également prise dans son sens large au paragraphe 8 de l'article 3, qui stipule la nullité des contrats exonérant le transporteur « de responsabilité pour pertes ou dommages concernant des marchandises ».

8. En faveur d'une interprétation large des règles de prescription, on peut également invoquer des considérations de principe. Le fait que les réclamations fondées sur un dommage matériel seraient régies par les règles de prescription de la Convention alors que des réclamations du même ordre s'appuyant sur le contrat de transport (comme les réclamations fondées sur un retard) seraient régies par les règles variables des droits nationaux ne contribuerait guère au règlement rapide des réclamations, ni à la certitude des relations juridiques, ni à l'unification du droit.

9. Comme on l'a noté, les termes utilisés dans le Protocole de 1968 — « déchargés de toute responsabilité *quelconque relativement aux marchandises* » — étend peut-être la portée des règles de prescription. Toutefois, les derniers mots « *relativement aux marchandises* » pourraient être interprétés comme maintenant l'idée du dommage matériel subi par les *marchandises* (par opposition au préjudice pécuniaire subi par le *propriétaire*).

10. Aux termes de l'article 46 1) de la Convention concernant le transport par chemin de fer (CIM), le délai de prescription de base s'applique à « l'action née du contrat de transport ». Aux termes de l'article 32 1) de la Convention concernant le transport par route (CMR) le même délai s'applique aux « actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente convention ». En outre, les deux instruments font expressément mention du délai applicable dans le cas « de perte partielle, d'avaries ou de retard ».

2. Précisions possibles concernant la portée des règles de prescription

11. Le Groupe de travail tiendra peut-être à conserver, autant qu'il se peut, le libellé du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de 1924, modifié par le

¹²⁸ Voir : Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, par. 224-229; Manca, *International Maritime Law*, vol. II, p. 216; Scrutton, *Charter parties*, p. 416-417; voir également : *Commercio Transito Internazionale c. Lykes Bros.*, 157 A.M.C. 1188 (la règle de prescription s'applique aux réclamations fondées sur un retard); en sens contraire : *United Merchants and Manufact. c. U.S. Lines*, 126 N.Y.S. 2d 560.

¹²⁹ Voir Scrutton, p. 416-417, citant *Adamastos Shipping Co. c. Anglo-Saxon Petroleum Co.* (1959), A.C.

Protocole de 1968. Par exemple, le fait que l'exonération de responsabilité concerne « le transporteur et le navire » n'est pas sans importance lorsqu'on envisage les actions qui sont intentées *in rem* contre le navire.

12. Il est proposé ci-après deux variantes, qui reprennent pour l'essentiel le texte du Protocole de Bruxelles de 1968, modifié par l'insertion de formules inspirées de la Convention concernant le transport par route (CMR) :

Variante A

Le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité en ce qui concerne le transport de marchandises [conformément à la présente convention] à moins qu'une action...

Variante B

Le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité découlant du contrat de transport à moins qu'une action...

3. *Applicabilité du délai de prescription à l'arbitrage*

13. La jurisprudence de nombreux tribunaux ne permet pas de déterminer clairement si le mot « action » employé au quatrième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles vise exclusivement l'action judiciaire ou s'étend également à l'arbitrage¹³⁰. Le demandeur doit être en mesure de savoir si une clause compromissoire (insérée dans le connaissement ou intégrée à celui-ci par référence) est soumise au délai de prescription de la Convention de Bruxelles.

14. Le Groupe de travail voudra peut-être déterminer si le projet d'article doit spécifier que le mot « action » s'entend également de l'arbitrage¹³¹. On pourrait insérer une référence à l'arbitrage dans la variante A ci-dessus, qui serait alors conçue comme suit :

*Projet de disposition concernant la portée des règles de prescription*¹³²

a) Le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité en ce qui concerne le transport de marchandises à moins qu'une action ne soit intentée ou une procédure arbitrale ne soit ouverte dans un délai d'[un an] à compter du moment où le délai de prescription commence à courir.

¹³⁰ Bien qu'à l'époque actuelle l'arbitrage tende à être assimilé à une procédure judiciaire. Voir à ce propos le memorandum sur la procédure arbitrale préparé par le Secrétariat (document A/CN.4/35 du 21 novembre 1950), par. 85, reproduit en anglais dans *Yearbook of the International Law Commission*, 1950, vol. II, p. 174.

¹³¹ Nombre de réponses au questionnaire sont favorables à l'idée de placer l'arbitrage sur le même pied que la procédure judiciaire en ce qui concerne l'extinction de l'action. C'est ce qui découle des réponses des gouvernements suivants : Argentine, Australie, Norvège, Suède et Tchécoslovaquie. Le Gouvernement tchécoslovaque propose dans sa réponse une disposition conçue dans les termes suivants : « ... à moins qu'une action ne soit intentée ou qu'une procédure arbitrale ne soit ouverte conformément aux règles relatives à l'arbitrage, dans l'année de la délivrance des marchandises ou... ». Par contre, le Gouvernement irakien fait observer que le mot « action » peut être défini de façon à exclure l'arbitrage.

¹³² Cette disposition et les propositions touchant à d'autres aspects du délai de prescription sont regroupées dans le projet de dispositions sur le délai de prescription, sect. G, par. 68.

4. *Réclamations fondées sur la responsabilité quasi délictuelle (tort) ou délictuelle*

15. Ni la Convention de Bruxelles de 1924 ni le Protocole de 1968 ne contiennent de dispositions expresses régissant la prescription d'actions fondées sur la responsabilité quasi délictuelle ou délictuelle. Comme on l'a déjà noté, la formulation du Protocole de 1968 a élargi la portée des règles de prescription à « toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises ». Cependant, on pourrait s'appuyer sur les derniers mots du membre de phrase précité, « relativement aux marchandises », pour limiter la portée de cette disposition.

16. Le Protocole de 1968, à son article 3, prévoyait l'insertion entre les articles 4 et 5 de la Convention d'un nouvel article 4 *bis* libellé comme suit :

« Les exonérations et limitations prévues par la présente convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle. »

17. Les Conventions relatives aux transports par chemin de fer (CIM) et par route (CMR) contiennent des dispositions expresses régissant la prescription d'actions fondées sur le dol. Les deux Conventions fixent un délai de prescription de base d'un an, mais prévoient que ce délai sera porté à trois ans¹³³ :

a) CIM, article 46 1), c : dans le cas « d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ».

b) CMR, article 32 1) : « dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol ».

18. La question de savoir comment traiter les actions fondées sur le dol peut être abordée : 1) soit du point de vue de la portée des règles de prescription, 2) soit du point de vue de la durée du délai.

19. Du premier point de vue — la portée des règles — comme nous l'avons noté, les Conventions CIM (transports par chemin de fer) et CMR (transports par route) placent toutes deux les actions fondées sur le dol sous l'empire des règles de prescription. Certaines raisons de principe militent en faveur de cette solution. Dans la pratique, il est souvent difficile de prédire si le tribunal statuera que le fait sur lequel est fondée l'action peut être qualifiée de « dol » ou au moins de « faute considérée... comme équivalente au dol ». La prévisibilité et l'uniformité du droit risqueraient d'être compromises si ce type d'action se trouvait régi par les règles variables des droits nationaux.

¹³³ Voir l'article 25 de la Convention de Varsovie de 1929 relative au transport aérien international (exclusion générale des dispositions de la Convention qui « excluent ou limitent » la responsabilité du transporteur). Voir également les articles 2, e, et 3 4) du Protocole de Bruxelles de 1968 (cas dans lesquels la limitation de responsabilité est inapplicable) qui ont été analysés dans la première partie du rapport (limitation de responsabilité par unité), sect. C 3), par. 51.

20. On éviterait les contestations autour de la frontière tenue qui délimite le dol (et la tentation d'éluider l'obstacle de la prescription en invoquant le dol sur la base d'éléments de preuves douteux ou non fondés¹³⁴) si le même délai de prescription était applicable à toutes les actions. Pour savoir si cette solution risque de porter préjudice aux demandeurs, il faut s'interroger sur la durée du délai de base¹³⁵, ce qui sera fait ci-après, au paragraphe 46 de la section D.

C. — POINT DE DÉPART DU DÉLAI DE PRESCRIPTION

21. En vertu de la Convention de 1924 comme du Protocole de 1968, le délai de prescription commence à courir « à compter de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées¹³⁶ ». Pour éviter des litiges et l'extinction de droits, il faut définir clairement le jour à partir duquel le délai de prescription commence à courir; on peut se demander si la règle actuelle répond à ces objectifs. Il ressort des réponses au questionnaire que l'on devrait envisager de fixer avec davantage de précision les points de départ du délai de prescription¹³⁷.

1. La pratique

22. Pour définir comme il convient le point de départ du délai de prescription, il serait bon de tenir compte de ce qui se produit dans la pratique lorsque le propriétaire de la cargaison demande que ses marchandises lui soient délivrées à la date fixée d'un commun accord ou implicitement dans le contrat de transport ou aux environs de cette date.

23. Le plus souvent, la totalité de la cargaison arrive en temps voulu et aucune marchandise n'est endommagée. Les situations qui donnent lieu à des réclamations peuvent être les suivantes : a) la totalité des marchandises couvertes par le connaissement est arrivée, mais une partie ou la totalité de celles-ci sont endommagées; b) une partie ou la totalité de ces marchandises manquent; lorsqu'une partie seulement

manque, il se peut qu'une partie ou la totalité des marchandises délivrées soient endommagées.

24. Le cas *a* ne présente pas, d'ordinaire, de difficultés sérieuses en ce qui concerne le point de départ du délai de prescription étant donné que ce délai commencerait manifestement à courir à partir de la date de « délivrance » des marchandises. Cette question sera examinée de manière plus approfondie aux paragraphes 26 et suivants ci-dessous.

25. Le cas *b* pose les problèmes les plus graves, lorsque la totalité ou une partie des marchandises couvertes par un connaissement sont délivrées avec un certain retard ou les marchandises sont perdues¹³⁸, étant donné qu'un laps de temps considérable (des mois, ou parfois une année ou davantage¹³⁹) peut s'écouler avant que le transporteur ne donne au propriétaire de la cargaison des renseignements précis quant au lieu où se trouvent les marchandises manquantes ou le moment auquel il se propose de les délivrer, ou avant que le transporteur ne puisse lui faire savoir de façon certaine que les marchandises ont été perdues¹⁴⁰. Les questions qui se posent dans ce contexte à propos du cours du délai de prescription sont examinées plus bas, aux paragraphes 32 et suivants.

2. Analyse des termes « délivrance des marchandises » et « date à laquelle elles eussent dû être délivrées »

a) « Délivrance des marchandises »

26. L'interprétation et l'application de cette phrase ne semblent pas avoir causé de problèmes sérieux¹⁴¹. Pour préparer un texte révisé, il faudra tenir compte, si l'on veut que le délai de prescription continue de commencer à courir à partir de la date de la « délivrance » des marchandises, de la définition que le Groupe de travail a donnée de ce terme à sa troisième session,

¹³⁸ Les marchandises peuvent être perdues ou leur délivrance retardée en raison de la perte ou d'une avarie du navire, d'une annulation du voyage ou d'une déviation de l'itinéraire prévu dans le contrat. Des pertes ou des retards peuvent également résulter souvent d'un transbordement, de la délivrance à une personne autre que le destinataire, d'un chargement excessif ou d'un vol.

¹³⁹ Voir les paragraphes 27 à 43 de la section C « Causes et modes de règlement des réclamations relatives à la cargaison » du rapport de la CNUCED sur les connaissements, publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2; voir également la note dans la circulaire de décembre 1962 de la Conférence maritime internationale et baltique, p. 10021.

¹⁴⁰ Lorsque plusieurs envois sont couverts par le même connaissement, le propriétaire de la cargaison peut être informé à des dates différentes du sort de la marchandise ou du fait que ses réclamations ont été acceptées ou rejetées.

¹⁴¹ Voir par exemple les affaires citées dans Tetley, *op. cit.*, 198, et dans Manca, *International Maritime Law*, vol. II, 238. Voir également *Western Gear Corporation contre States Marine Lines Inc.*, 362, Fed. Rep., deuxième série (1966), 331 : « Dans tous les cas où le transporteur délivre effectivement des marchandises dans l'accomplissement des obligations qu'il a assumées en vertu du contrat de transport, le délai imparti pour l'action commence à courir à partir de la date de la délivrance plutôt qu'à partir de la date à laquelle les marchandises eussent dû être délivrées ».

¹³⁴ Dans la pratique, le passage du temps rend la vérification de la preuve de plus en plus difficile. On pourrait penser qu'avec le temps il est moins facile de prouver une réclamation non fondée; toutefois, il y a peut-être une part de vérité dans le dicton pessimiste des milieux judiciaires : « La mémoire d'un menteur est toujours fraîche ».

¹³⁵ On ne peut se prononcer sur le caractère satisfaisant du délai de prescription de base sans savoir s'il est possible ou non d'en suspendre le cours par une réclamation écrite. Voir plus bas, sect. D 2), par. 51-53.

¹³⁶ L'emploi du mot « délivrance » plutôt que du mot « déchargement » paraît intentionnel, car ce dernier terme est employé dans d'autres dispositions de la Convention, par exemple aux articles 2, 3 2), 6 et 7. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 1968. *Milkowsky Brothers contre Kapman's Bevrachtingsbedryf*, 1969, A.M.C. 111.

¹³⁷ Voir par exemple les réponses de l'Australie (par. 59), de l'Irak, de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne, de la Tchécoslovaquie et de la Turquie. Mais voir également les réponses de la Suède et de l'Autriche.

à l'alinéa i de l'article I, e¹⁴². Il a été proposé de réviser comme suit le texte de l'article I, e :

« i) « 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.

« ii) Aux fins de l'alinéa i, 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 :

« a. En remettant les marchandises au destinataire; ou

« 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 applicables au port de déchargement; ou

« 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.

« iii) Dans les dispositions des alinéas i et ii, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des agents ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement. »

27. Dans le projet de disposition relative au point de départ du délai de prescription qui figure plus bas, au paragraphe 39¹⁴³, on mentionne expressément les dispositions relatives à la date de la délivrance par le transporteur qui sont énoncées aux sous-alinéas a à c de l'alinéa ii de la nouvelle version précitée de l'article I, e.

28. Il y a lieu de noter que cette définition englobe non seulement a, la livraison effectuée « en remettant les marchandises au destinataire », mais également, aux termes des alinéas b et c, par certains autres actes dont il se peut que le destinataire n'ait pas connaissance. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si l'on doit considérer qu'un destinataire avisé se tiendrait informé du sort des marchandises ou si une livraison effectuée dans les conditions prévues aux alinéas b et c ne devrait avoir pour effet de faire courir le délai de prescription que lorsque le destinataire a connaissance de ces circonstances ou lorsqu'il en a été informé.

b) « Date à laquelle elles eussent dû être délivrées »

29. L'interprétation et l'application de cette clause ont causé plusieurs problèmes, et il semble que deux grandes questions devraient être éclaircies :

1) Quelle catégorie de réclamations est régie par cette clause?

2) A quel moment le délai de prescription commence-t-il à courir en ce qui concerne ces réclamations?

30. Pour ce qui est de la première question, des auteurs ont écrit que le délai de prescription commence à courir à compter de la date à laquelle les marchandises « eussent dû être délivrées » lorsque leur propriétaire intente une action en raison de « la perte des marchandises »¹⁴⁴, « en cas de perte totale des marchandises »¹⁴⁵, ou de « non-délivrance » des marchandises¹⁴⁶. Ces opinions de caractère général confirment ce qui paraît découler implicitement des termes mêmes de cette clause, à savoir que cette disposition doit être appliquée lorsque les marchandises n'ont pas été délivrées, mais elles ne permettent pas de résoudre tous les problèmes qui se posent en pratique. Dans la plupart des juridictions, la jurisprudence semble raisonnablement claire : la clause s'applique aux actions intentées pour la perte totale des marchandises; on ne peut cependant pas dire aussi clairement si et dans quelle mesure cette clause peut s'appliquer aussi aux actions intentées en raison de la perte d'une partie seulement des marchandises couvertes par un connaissement.

31. La jurisprudence ne permet pas non plus de répondre clairement à la deuxième question : à quel moment le délai de prescription commence-t-il à courir lorsque les marchandises ont été perdues ou n'ont pas été délivrées? La jurisprudence en la matière n'est pas uniforme, et elle pourrait étayer plusieurs thèses : le délai de prescription commence à courir : 1) à la date de la déclaration ou de l'avis par lequel le transporteur fait savoir que les marchandises ne seront pas délivrées; 2) à la date de la délivrance de la majeure partie des marchandises; 3) à la date prévue pour l'arrivée des marchandises¹⁴⁷.

32. Outre que, sur le plan du droit, la situation est incertaine, le propriétaire peut également se heurter à un grand nombre de difficultés lorsqu'il présente des réclamations pour des marchandises non délivrées. Comme on l'a noté (voir plus haut, par. 25), le propriétaire ne peut pas toujours présumer que les marchandises manquantes sont en fait irrémédiablement perdues, ou qu'elles ne seront pas livrées. Il se peut au

¹⁴⁴ Chorley and Giles, *Shipping Law*, 176.

¹⁴⁵ Manca, *op. cit.*, 238.

¹⁴⁶ Tetley, *op. cit.*, 199.

¹⁴⁷ Tetley, *op. cit.*, 199. Il semble que l'on pourrait conclure de la tendance générale qui se dégage de la jurisprudence que le délai de prescription commence à courir soit à partir de la date à laquelle le transporteur a déclaré qu'il ne peut délivrer les marchandises ou « à partir de la date à laquelle a eu lieu la délivrance de la majeure partie des marchandises », *op. cit.*, p. 200. Il est très difficile de déterminer le point de départ du délai de prescription en cas de non-délivrance des marchandises; un éminent auteur a pu dire en effet : « pour le demandeur, la meilleure solution est d'agir dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle le navire ou les marchandises auraient dû arriver, et non dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle il a été informé que la délivrance est impossible », Tetley, *op. cit.*, p. 200. Ce conseil est donné en dépit du fait que, dans plusieurs juridictions, le délai de prescription commence en fait à courir à compter de la date de la notification par laquelle le destinataire a été informé que la délivrance est impossible, Tetley, *op. cit.*, p. 200, note 10.

¹⁴² A/CN.9/63, par. 14 et 15. Dans leurs réponses, les Gouvernements de l'Argentine, de la République fédérale d'Allemagne, de la Tchécoslovaquie et de l'URSS ont appelé l'attention sur le projet de disposition figurant à l'article I, e.

¹⁴³ Cette proposition de même que d'autres projets de dispositions sont regroupés dans les projets de dispositions relatives au délai de prescription qui figurent au paragraphe 68.

contraire qu'il doive, après la date prévue pour la livraison, attendre que le transporteur l'informe du sort des marchandises. Pendant cette période, il peut avoir des raisons d'espérer que les marchandises lui seront finalement livrées, mais il ne peut pas être certain qu'elles le seront ni du moment où elles le seront.

33. Pendant cette période d'incertitude, le propriétaire des marchandises se trouve devant un dilemme. Il peut ne pas savoir si le délai de prescription concernant les marchandises qu'il attend encore a déjà commencé de courir¹⁴⁸, ou si le délai commencera à courir à partir de la date à laquelle il reçoit une notification quant au sort des marchandises ou de la date à laquelle sa réclamation est rejetée, ou encore de la date à laquelle les marchandises sont délivrées en fin de compte. Ces incertitudes exposent le propriétaire des marchandises à deux risques principaux. Tout d'abord, il peut malgré lui épuiser une partie substantielle (ou la totalité) du délai de prescription en demeurant inactif tandis qu'il attend de savoir ce que sont devenues ses marchandises. Deuxièmement, il peut se lancer dans des dépenses qui se révéleront superflues en intentant une action prématurément à seule fin d'éviter que le délai de prescription n'expire, alors qu'il ne lui aurait peut-être pas fallu agir à cette fin si la situation juridique avait été claire.

34. L'expression « la date à laquelle elles eussent dû être délivrées » ne fait donc pas de distinction entre les différentes situations qui peuvent se présenter en pratique. Ces situations peuvent être :

a) Une délivrance partielle des marchandises alors que le reliquat des marchandises couvertes par le même connaissement est encore attendu;

b) Une délivrance partielle des marchandises alors que l'on sait que le reliquat des marchandises couvertes par le même connaissement ne sera jamais délivré;

c) Un retard dans la délivrance de la totalité des marchandises couvertes par le même connaissement alors que l'on attend encore la délivrance;

d) La non-délivrance alors que l'on sait qu'aucune des marchandises ne sera délivrée.

35. La « date à laquelle elles eussent dû être délivrées » est particulièrement difficile à déterminer dans le contexte des transports maritimes étant donné qu'il est fréquent que les contrats de transport ne spécifient pas la date à laquelle le transporteur est tenu de délivrer les marchandises.

3. Point de départ du délai de prescription dans les autres conventions relatives aux transports

36. Certains de ces problèmes relatifs au point de départ du délai de prescription ont été envisagés dans d'autres conventions relatives aux transports.

¹⁴⁸ Comme cela peut être le cas, par exemple, si les faits montrent que les marchandises attendues ne peuvent pas être délivrées, étant donné que le délai de prescription peut alors commencer à courir à partir de la date hypothétique ou fictive qui peut être considérée, dans une juridiction donnée, comme « la date à laquelle elles [les marchandises] eussent dû être délivrées » si les événements avaient suivi leur cours normal et si la livraison avait été possible.

Particulièrement utile à cet égard est la distinction, mentionnée au paragraphe 23 ci-dessus, entre : 1) la perte totale des marchandises et 2) la perte partielle, des dommages ou des retards. Cette distinction est faite à l'article 46 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM)¹⁴⁹ et à l'article 32 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)¹⁵⁰.

37. L'article 32 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) stipule notamment :

« 1. ...La prescription court :

« a) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;

« b) Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;

« c) Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

« Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai. »

38. L'article 46 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) stipule notamment ce qui suit :

« 2. La prescription court :

« a) Pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

« b) Pour les actions en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

« ...

« h) Dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

« Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai. »

¹⁴⁹ Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), faite à Berne le 25 octobre 1952. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241.

¹⁵⁰ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), faite à Genève le 19 mai 1956. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399. Voir la 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. A son article 29, la Convention de Varsovie de 1929 stipule que le délai de prescription commence à courir « à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport ». Eu égard à la rapidité relative des transports aériens, cette disposition générale pose probablement moins de problèmes graves dans la pratique que dans le cas des transports maritimes ou (dans une moindre mesure) des transports ferroviaires ou routiers.

4. *Projet de disposition proposé pour le point de départ du délai de prescription*

39. Le Groupe de travail voudra peut-être rédiger un projet de disposition concernant le point de départ du délai de prescription qui, comme les Conventions relatives aux transports par chemin de fer (CIM) et par route (CMR), fasse une distinction entre : 1) la perte partielle, l'avarie ou le retard dans la délivrance et 2) la perte totale des marchandises couvertes par le contrat de transport. Une telle disposition pourrait être rédigée comme suit :

« *Projet de disposition relative au point de départ du délai de prescription*¹⁵¹ »

« b) Le délai de prescription commence à courir :

« i) Pour les actions en indemnité pour [perte] [non-délivrance] d'une partie des marchandises couvertes par le contrat de transport, pour avarie ou pour retard dans la délivrance : à partir de la date à laquelle le transporteur a délivré la dernière de ces marchandises. La date de cette délivrance est déterminée conformément aux dispositions des sous-alinéas a à c de l'alinéa ii de l'article []¹⁵².

« ii) Pour les actions en indemnité pour [perte] [non-délivrance] de la totalité des marchandises couvertes par le contrat de transport : à partir [de la date fixée pour la délivrance ou, s'il n'a pas été fixé de date,] du [quatre-vingt-dixième] jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises¹⁵³.

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

40. Le paragraphe 1 de l'article 32 de la Convention relative aux transports par route (CMR) [citée plus haut, au paragraphe 37], et la disposition correspondante du paragraphe 2 de l'article 46 de la Convention relative aux transports par chemin de fer (CIM) font une distinction entre « la perte *partielle* » et la « perte *totale* » des marchandises. Dans le projet ci-dessus, on a également employé ces termes, mais on a suggéré, par l'emploi de crochets, que l'expression « non-délivrance » pourrait être utilisée à la place du mot « perte ». L'un et l'autre sembleraient satisfaisants, mais l'expression « non-délivrance » peut refléter avec davantage de précision la situation qui existe tant en fait qu'en droit.

41. Les Conventions relatives aux transports par route (CMR) et par chemin de fer (CIM) font une opposition entre la « perte partielle » et la « perte

totale ». L'expression « perte *partielle* » vise sans doute à englober les cas de perte *totale* de *certaines* des colis ou unités couverts par le contrat de transport. Cependant, comme certains doutes peuvent subsister sur ce point, le projet ci-dessus se réfère expressément à la perte (ou non-délivrance) « d'une partie des marchandises *couvertes par le contrat de transport* ».

42. Pour la perte partielle, ainsi que pour les avaries ou les retards dans la livraison, la Convention relative aux transports par route (CMR) stipule que le délai de prescription commence à courir « à partir du jour où la marchandise a été livrée. ». Cette disposition peut susciter des incertitudes lorsque différentes parties d'une même expédition arrivent à ces dates différentes, par exemple en raison d'un transbordement ou de la livraison d'une partie des marchandises à une personne autre que le destinataire véritable. Pour éliminer ces incertitudes et pour éviter la nécessité éventuelle d'avoir à intenter des actions partielles, le projet stipule que le délai de prescription commence à courir « à partir de la date à laquelle le transporteur a délivré la *dernière* de ces marchandises ».

43. Il convient de noter que l'expression « pour les actions en indemnité », employée aux sous-alinéas i et ii du projet, est reprise des alinéas a et b de l'article 46 2) de la Convention relative aux transports par chemin de fer (CIM).

44. En cas de perte totale, la Convention relative aux transports par chemin de fer (CIM) stipule que le délai de prescription commence à courir à partir « du trentième jour qui suit l'expiration du *délai de livraison* ». La Convention relative aux transports par route (CMR) mentionne le « trentième jour après l'expiration du *délai convenu* ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur ». Il se peut que les contrats de transport maritime ne comportent ni « délai de livraison » (CIM) ni « délai convenu » (CMR). Par conséquent, il semblerait souhaitable (comme dans le cas de la Convention CMR) de fixer un autre point de départ pour le délai de prescription. C'est pourquoi le projet stipule à son alinéa ii que, lorsqu'il n'a pas été fixé de date pour la délivrance, le délai de prescription commence à courir à partir du « [quatre-vingt-dixième jour] suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ». L'expression « prendre en charge » est tirée des règles de l'article I, e, relatives au point de départ de la durée de responsabilité du transporteur, tel que l'a rédigé le Groupe de travail. Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63 *), par. 14.

45. La Convention relative aux transports par route (CMR) prévoit qu'en cas de perte totale, le délai de prescription ne commence à courir que 60 jours après la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises. Ce délai de 60 jours à compter de la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises tient compte de la période pendant laquelle

¹⁵¹ Ce projet, ainsi que les propositions relatives à d'autres aspects du délai de prescription, sont regroupés dans les projets de dispositions relatives au délai de prescription figurant plus bas, au paragraphe 68 de la section G.

¹⁵² Voir la proposition concernant la version révisée de l'article I e. Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63), par. 15; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

¹⁵³ L'expression « prendre en charge » figure dans la version révisée de l'alinéa ii de l'article I. *Ibid.*

* *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

le destinataire attend la livraison, de sorte que le délai de prescription en cas de non-délivrance ne serait, le plus souvent, pas plus court que le délai de prescription en cas d'avaries à des marchandises qui sont effectivement livrées. Dans le contexte des transports maritimes, les délais de livraison et, plus particulièrement, le temps d'incertitude en cas de délivrance à une personne autre que le destinataire peuvent être plus longs que dans le contexte des transports par route ou par chemin de fer. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la question de savoir si le délai de 90 jours prévu dans le projet est suffisant¹⁵⁴.

D. — DURÉE DU DÉLAI DE PRESCRIPTION

46. Pour fixer la durée du délai de prescription, il faut tenir compte de considérations contradictoires¹⁵⁵. D'une part, le délai doit être suffisant pour permettre l'instruction des réclamations, les négociations et l'ouverture d'une procédure judiciaire. D'autre part, le délai ne doit pas être d'une durée telle que les preuves puissent disparaître ou s'estomper avec le temps car on détruirait alors la sécurité nécessaire aux transactions commerciales¹⁵⁶.

47. L'article 3 6), alinéa 4, de la Convention de Bruxelles exige que le demandeur intente son action pour pertes ou dommages contre le transporteur ou le navire dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. L'article 1 2) du Protocole de Bruxelles ne modifie pas ce délai d'un an; cependant, une disposition prévoit la possibilité pour les parties au différend de prolonger le délai d'un commun accord après la naissance de la cause de l'action.

48. Certains faits montrent qu'un délai de prescription d'un an n'a pas donné toute satisfaction dans la pratique. Des organisations regroupant des transporteurs, des chargeurs et des assureurs ont estimé qu'un délai de prescription d'un an peut, dans certains cas, se révéler d'une durée insuffisante pour permettre l'instruction des demandes, la négociation entre

les parties et d'autres mesures nécessaires avant de pouvoir intenter une action contre le transporteur. En conséquence, un accord de nature privée a été négocié entre les principaux transporteurs, chargeurs et assureurs opérant dans le domaine du commerce maritime international; cet accord [généralement connu sous le nom « d'accord de la clause-or » (« *Gold Clause Agreement* »)], prévoit l'application d'un délai de deux ans¹⁵⁷.

49. De nombreuses réponses au questionnaire comportaient des suggestions et des propositions concernant la durée du délai de prescription. Dans leurs réponses, les Gouvernements australien et suédois estiment que l'on devrait envisager de porter le délai de prescription à deux ans pour l'aligner sur l'article 29 de la Convention de Varsovie. Dans sa réponse, le Gouvernement autrichien note que, l'action devant le plus souvent être intentée dans un pays étranger, voire sur un autre continent, une durée de deux ans serait plus appropriée. En revanche, les réponses adressées par l'Argentine, l'Irak, la Norvège, la République fédérale d'Allemagne et la Tchécoslovaquie indiquent que le délai d'un an est en général satisfaisant.

1. La durée du délai de prescription dans les autres conventions relatives aux transports

50. La Convention de Varsovie sur le transport aérien international (1929) pose, à son article 29, un délai de prescription de base de deux ans. Les Conventions concernant les transports par route (CMR) et par chemin de fer (CIM) prévoient un délai de base d'un an. Cependant, comme on l'a vu (par. 17 ci-dessus), l'une et l'autre portent le délai à trois ans en cas de dol.

2. Suspension du délai de prescription jusqu'au moment où la réclamation est rejetée

51. Les Conventions sur les transports par route (CMR) et sur les transports par chemin de fer (CIM) contiennent l'une et l'autre une disposition supplémentaire qui, dans la pratique, peut être d'une grande importance pour remédier aux difficultés soulevées par la brièveté du délai de prescription de base. L'article 32 2) de la Convention sur les transports par route (CMR) dispose :

« Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge

¹⁵⁴ La question de savoir si ce délai, comme le délai de prescription de base, sont suffisants pourra dépendre de la décision que prendra le Groupe de travail sur le point de savoir si la présentation d'une réclamation écrite a pour effet de suspendre le cours du délai de prescription jusqu'au moment où le transporteur rejette la réclamation. Voir plus bas, section D-2, par. 51 à 53.

¹⁵⁵ Rapport du Groupe de travail sur les délais et la prescription dans le domaine de la vente internationale des objets mobiliers corporels sur sa troisième session; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 3; par. 1 du commentaire relatif à l'article 8.

¹⁵⁶ Chorley and Giles, *op. cit.*, p. 175 et 176, « De façon générale, le droit anglais permet d'agir en dommages-intérêts à tout moment dans un délai de six ans, mais la pratique commerciale exige une durée plus brève car le commerçant doit savoir, de façon certaine, quelles actions peuvent être intentées contre lui. En conséquence, pour de nombreux contrats commerciaux, les actions doivent être intentées dans un délai beaucoup plus court, et le contrat d'affrètement ne fait pas exception. Il est clair qu'un armateur souhaitera faire ses propres recherches avant que les preuves essentielles soient perdues, et ceci exige que les actions intentées contre lui le soient rapidement. »

¹⁵⁷ *British Maritime Law Association Agreement, 1950 (Gold Clause Agreement)*, Londres, Liverpool, Glasgow, 1^{er} août 1950. « Notes explicatives » datées du 31 décembre 1954. Repris dans Tetley, *op. cit.*, p. 313. Les dispositions pertinentes figurent aux paragraphes 4 et 5 de l'accord, et les notes sur la clause 4 dans les notes explicatives.

de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription. »

L'article 46 3) de la Convention sur les transports par chemin de fer (CIM) reprend, pour l'essentiel, les mêmes dispositions.

52. Il semblerait que les dispositions ci-dessus aient le mérite considérable d'éviter une action en justice hâtive (ou la déchéance des droits) lorsque le transporteur a besoin d'un certain temps pour instruire une réclamation et y donner réponse¹⁵⁸. L'exigence d'une réclamation par écrit semble être une mesure usuelle et raisonnable, en matière de règlement des pertes survenues à l'occasion du transport [voir l'article 3 6) de la Convention de Bruxelles de 1924]. Et il semble raisonnable qu'un délai de prescription court ne puisse pas être abrégé ou épousé parce que le transporteur tarde à rejeter la réclamation. En conséquence, le Groupe de travail voudra peut-être examiner le projet de disposition suivant, qui suit de près l'article 32 2) de la Convention sur les transports par route (CMR) et l'article 46 3) de la Convention sur les transports par chemin de fer (CIM).

« *Projet de dispositions suspendant le délai jusqu'à une décision sur la réclamation*

« d) Une réclamation écrite suspend le cours de la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas le cours de la prescription. »

53. Le projet ci-dessus ne reprend pas la disposition, figurant dans les autres conventions relatives aux transports, selon laquelle le délai demeure suspendu jusqu'à ce que le transporteur « restitue les pièces » qui étaient jointes à la réclamation. Les documents figurant parmi « les pièces » qui doivent être produites à l'occasion d'une réclamation sont définis par l'article 41 de la Convention sur les transports par chemin de fer (CIM). Au contraire, aucune définition de ce type ne figure dans la Convention de Bruxelles de 1924 ou dans le Protocole de 1968. De ce fait, des contestations peuvent s'élever lorsqu'il s'agit de déterminer si les lettres faisant valoir la réclamation ou l'appuyant, ainsi que les divers documents produits à l'appui de la récla-

mation, constituent des « pièces » jointes à la réclamation qui doivent être restituées par le transporteur pour que le cours du délai reprenne. Par exemple, il pourrait naître un litige sur le point de savoir si une lettre qui n'a pas été restituée était une « pièce » jointe à la réclamation, ce qui ferait que le délai de prescription n'aurait jamais expiré. De telles difficultés pourraient nuire à la prévisibilité et à la stabilité des relations juridiques que les règles sur la prescription tendent à assurer.

E. — MODIFICATION DU DÉLAI PAR VOIE D'ACCORD

1. *Raccourcissement du délai par voie d'accord*

54. Le délai de prescription stipulé dans la Convention de Bruxelles ne peut pas être raccourci par voie d'accord entre les parties. Dans la plupart des juridictions, un tel accord serait contraire aux dispositions du paragraphe 8 de l'article 3, qui ne reconnaissent aucune validité aux accords ayant pour effet de diminuer la responsabilité du transporteur de manières autres que celles qui sont prévues par la Convention¹⁵⁹.

2. *Prolongation du délai*

55. Il n'est pas rare que les parties à un différend relatif à la perte d'une cargaison ou à l'avarie de marchandises conviennent d'un délai de prescription plus long pour l'introduction d'une action. Une prolongation du délai de prescription peut empêcher qu'une action ne soit intentée à la hâte, immédiatement avant l'expiration du délai, alors que les parties négocient encore en vue d'aboutir à un règlement à l'amiable. La partie requérante peut soit demander à l'autre de renoncer à invoquer la prescription, soit rechercher une prorogation de la période prévue par la Convention, dans les cas où un supplément de renseignements est nécessaire avant que les négociations puissent être conclues. L'« accord de la clause-or » dont il est fait mention plus haut, au paragraphe 48, montre bien qu'il faut, dans la pratique, prévoir la possibilité d'une prolongation du délai de prescription par voie d'accord.

¹⁵⁸ Voir *Buxton c. Rederi*, 1939 A.M.C. 815; *The Zarembo*, 1942 A.M.C. 544; *Comm. Rouen*, 19.6.1951, 19 Rev. Scapel, 41; *Coventry Sheppard c. Larrinaga S.S. Co.*, 73 Ll.L.Rep 256; *Comm. Anvers*, 7.8.1931, 1931 J.P.A. 420; *BGH 18.12.1958*, 29 BGHZ, 120; *Trib. Rotterdam*, 24.6.1949, 1950 N.J., 538. Toutefois, la situation est différente lorsqu'il s'agit d'un délai de prescription plus court concernant des revendications se rapportant au fret, à des droits de magasinage, à des contributions aux avaries communes et à d'autres questions qui ont été laissées hors du champ d'application de la Convention de Bruxelles de 1924. Par conséquent, une clause stipulant qu'une action concernant le fret est sujette à un délai de prescription de six mois sera considérée comme valable. Voir *Piazza c. West Coast Line*, 1951 A.M.C., 168; *Goulandris c. Goldman*, 1957 Ll.L.Rep. 207; *Cour d'appel Trieste*, 5.4.1952, 1953 D.M.F. 464. Voir aussi S. Dor, *op. cit.*, 78.

Dans sa réponse, le Gouvernement suédois indique que des accords tendant à raccourcir le délai ne devraient pas être admis et qu'il serait souhaitable que cela soit clairement indiqué au paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention.

¹⁵⁹ Dans sa réponse, le Gouvernement tchécoslovaque examine ce point et signale la pratique actuelle sous le régime des Conventions CMR et CIM. Il suggère que le délai de prescription devrait cesser de courir pendant une durée de, par exemple, trois à six mois à compter du moment de la réclamation, à moins qu'il soit donné réponse à cette réclamation avant l'expiration de cette période. En revanche, dans sa réponse, le Gouvernement autrichien déclare que les détails concernant la suspension ou l'interruption du délai devraient relever du droit interne, à moins que l'on tente de résoudre ces questions de manière simplifiée dans la Convention elle-même.

56. On a émis des doutes quant à la validité des accords visant à prolonger le délai de prescription¹⁶⁰. Toutefois, il semble que le Protocole de Bruxelles ait dissipé ces doutes. Aux termes du paragraphe 2 de l'article premier, le paragraphe 6 *bis* révisé se terminerai par la phrase suivante :

«...Ce délai [c'est-à-dire : une année] peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.»

Cette disposition permet la prolongation du délai si l'accord à cet effet est conclu « postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action ». Il n'est pas fixé de limite quant à la durée de la prolongation, si bien que les parties au différend sont libres de prolonger le délai à leur discrétion¹⁶¹.

57. Selon certaines réponses, la disposition précitée du Protocole de Bruxelles complète utilement la Convention de Bruxelles et devrait être conservée¹⁶². Le Groupe de travail voudra peut-être examiner si cette disposition doit être conservée dans une convention future.

3. Libellé éventuel d'une disposition sur la prolongation du délai

58. Selon le Protocole de Bruxelles de 1968, le délai peut être prolongé « par un accord conclu entre les parties ». Dans certaines langues et dans certains systèmes juridiques, on peut faire valoir que le mot « accord » suppose une opération contractuelle bilatérale et ne reconnaîtrait aucun effet à une déclaration unilatérale ou à une renonciation du transporteur qui aboutirait à une prolongation du délai. Pour éviter une application aussi limitée qui n'est certainement pas envisagée, le projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, tel qu'il a été approuvé par la CNUDCI à sa cinquième session, précise au paragraphe 2 de l'article 21 que la prolongation du délai se fait « par une déclaration écrite »¹⁶³.

¹⁶⁰ Astle, *Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities*, 184 : « Si les parties intéressées sont les propriétaires réels de la cargaison et le transporteur, on peut se demander si l'accord est valable eu égard aux dispositions de l'article V vu que l'abandon de son droit par le transporteur n'a pas été consacré dans le connaissement. » Manca, *op. cit.*, vol. 2, 264 : « Dans certains droits, une telle stipulation [c'est-à-dire l'accord portant prolongation du délai] est nulle et non avenue dans la mesure où elle entraîne une renonciation à faire valoir une prescription encore en cours — ce qui est interdit car on ne peut renoncer qu'à une prescription déjà arrivée à terme (voir par exemple l'article 2937, par. 2, du Code civil italien, qui stipule que la renonciation à invoquer la prescription n'est autorisée que lorsque le délai est arrivé à expiration). »

¹⁶¹ Manca, *op. cit.*, vol. 2, 264.

¹⁶² L'Australie, la Tchécoslovaquie, l'Irak, la Norvège et la Suède, dans leurs réponses, ont exprimé le souhait que cette disposition soit conservée. Le Gouvernement tchécoslovaque a suggéré dans sa réponse que les parties au contrat devraient avoir le droit de convenir d'une prolongation du délai antérieurement à l'accident qui cause la perte de la marchandise ou les avaries.

¹⁶³ CNUDCI, rapport sur la cinquième session (1972) [A/8717], par. 21; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972. Voir également

59. Le Protocole de Bruxelles n'exige pas que la déclaration ou l'accord visant à prolonger le délai soit écrit. Les raisons pour lesquelles le projet de convention sur la prescription exige que la déclaration ou l'accord ait la forme écrite sont expliquées comme suit dans le commentaire relatif au projet de convention¹⁶⁴.

« La prolongation du délai de prescription peut avoir d'importantes conséquences sur les droits des parties. On risquerait, en acceptant la déclaration orale, de voir une partie s'appuyer sur des circonstances imprécises ou sur un faux témoignage. Aussi, seule une déclaration écrite peut-elle prolonger le délai. »

60. Une disposition fondée sur le Protocole mais modifiée de façon à être conforme au projet de convention sur la prescription pourrait se lire comme suit :

Projet de dispositions concernant la prolongation du délai de prescription

Variante A

« c) Le délai de prescription peut être prolongé par le transporteur postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action par une déclaration ou par un accord [écrit]. »

61. Il n'est peut-être pas nécessaire de conserver les mots « ou par un accord » puisque la prolongation prévue dans un « accord » serait également une « déclaration ». Toutefois, il peut être souhaitable de conserver ces mots pour plus de clarté et pour assurer la continuité avec la disposition précédente.

62. Si le Groupe de travail décide qu'un écrit n'est pas nécessaire, le projet pourrait suivre de près la disposition du Protocole, et se lire comme suit :

Variante B

« c) 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'action¹⁶⁵. »

le commentaire relatif à l'article 21, par. 2, dans le commentaire relatif au projet de convention, A/CN.9/73; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 3. On peut présumer qu'une « déclaration » peut être faite dans le cadre d'un accord, et l'article 21 du projet de convention sur la prescription indique l'intention de donner le même effet à une « déclaration » ou à un « accord ».

¹⁶⁴ A/CN.9/73, commentaire relatif à l'article 21, par. 2.

¹⁶⁵ Si le Groupe de travail préfère le libellé de la variante B mais décide qu'un écrit est nécessaire, il faudra probablement, pour des raisons de syntaxe (qui ont également amené à rédiger de la sorte la variante A), ajouter une phrase supplémentaire à la variante B. Cette phrase pourrait se lire comme suit : « La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit. » Si un écrit est jugé nécessaire, on pourra tenir compte, lors de la mise au point définitive de la convention, de l'article premier, par. 3, g, du projet de convention sur la prescription qui comprend la définition suivante : « le terme « écrit » doit s'entendre également des communications adressées par télégramme ou télex ».

F. — ACTION RÉCURSOIRE (ACTION EN INDEMNITÉ
CONTRE UN TIERS)

63. Un transporteur maritime auquel est présentée une réclamation pour pertes ou dommages causés aux marchandises peut être en droit de se retourner contre un tiers pour récupérer tout ou partie de la réclamation du chargeur. Ce droit peut découler d'un contrat passé par le transporteur avec une partie qui participe à l'exécution de son propre contrat ou d'une police d'assurance. L'existence de l'action récursoire et le montant de l'indemnité réclamée peuvent n'être connus qu'après la décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer ou après le règlement de la réclamation. Si le chargeur ou le destinataire présente sa réclamation au transporteur vers la fin du délai de prescription, l'action récursoire engagée par le transporteur maritime contre un tiers risque d'être irrecevable, indépendamment du bien-fondé de sa réclamation, parce que le délai d'un an pour l'introduction d'une instance de ce type aura expiré. La question se pose alors de savoir si le transporteur maritime doit bénéficier d'une prolongation du délai de prescription d'un an pour exercer son recours contre des tiers.

64. Contrairement aux autres conventions relatives aux transports¹⁶⁶, la Convention de Bruxelles ne prévoit pas la question des actions récursoires et laisse la solution de ce problème aux législations nationales¹⁶⁷.

65. L'article 1 3) du Protocole de Bruxelles de 1968 modifie la Convention de 1924 en prévoyant l'introduction, après le paragraphe 6 de l'article 3, du paragraphe 6 bis suivant :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, 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 trois mois 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. »

66. Ainsi, une action en indemnité peut être exercée dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire, à condition toutefois que ce délai ne soit pas inférieur à trois mois.

¹⁶⁶ Voir par exemple la CMR. On trouvera aux articles 34 à 40 de cette convention les dispositions relatives aux rapports entre les transporteurs successifs. Il est stipulé au paragraphe 4 de l'article 39 que « les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif. »

¹⁶⁷ Ainsi, l'article 487 du Code de commerce néerlandais prévoit que : « Si, pour sa part, le transporteur est partie à un contrat avec un autre transporteur, les droits du premier contre le second ne seront prescrits qu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a payé l'indemnité ou a fait l'objet d'une action, à condition que l'un de ces faits se soit produit au cours dudit délai d'un an. » Voir également l'article 32 de la loi française n° 66-420.

67. Il ressort des réponses au questionnaire que la disposition du Protocole de Bruxelles citée ci-dessus complète utilement la Convention de Bruxelles à cet égard et qu'il faudrait la conserver¹⁶⁸. En conséquence, cette disposition figure dans l'ensemble du projet de dispositions (voir ci-dessous sect. G, par. 68). On peut envisager une légère modification de forme : à savoir, remplacer le terme « délai » dans la première phrase par les mots « délai de prescription ». Les termes modifiés ont été soulignés dans le projet de disposition, devenu alinéa e du projet de dispositions qui figure dans la section G ci-dessous.

G. — ENSEMBLE DU PROJET DE DISPOSITIONS
RELATIVES À LA PRESCRIPTION

68. Divers projets de dispositions relatives aux différents aspects du délai de prescription ont été soumis et examinés dans la présente étude. En vue d'en faciliter l'examen avec une vue d'ensemble, elles ont été regroupées de la façon suivante.

« *Projet de dispositions relatives
à la prescription*

« *Article 3*

« ...

« 6 bis. a) Le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité en ce qui concerne le transport de marchandises à moins qu'une action ne soit intentée ou une procédure arbitrale ne soit ouverte dans un délai [d'un an] [de deux ans] à compter du moment où le délai de prescription commence à courir¹⁶⁹.

« b) Le délai de prescription commence à courir¹⁷⁰ :

« i) Pour les actions en indemnité pour [perte] [non-délivrance] d'une partie des marchandises couvertes par le contrat de transport, pour avarie ou pour retard dans la délivrance : à partir de la date à laquelle le transporteur a délivré la dernière de ces marchandises. La date de cette délivrance est déterminée conformément aux dispositions des sous-alinéas a à c de l'alinéa ii de l'article []¹⁷¹.

¹⁶⁸ D'après les réponses de l'Australie, de l'Autriche, de l'Irak, de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne, de la Suède et de la Tchécoslovaquie. Dans sa réponse, l'Australie déclare que « bien qu'une période de trois mois ne soit pas longue, ce délai est probablement suffisant, étant donné les circonstances dans lesquelles seront engagées ces actions ». Dans sa réponse, la Tchécoslovaquie, tout en considérant que l'article 1 3) du Protocole de 1968 représente une amélioration, propose que cette disposition soit rédigée de la façon suivante : « ... si elles le sont dans le délai... mois, à partir du jour ... ou dans le délai plus long déterminé par arbitrage ou par la loi du tribunal compétent pour connaître de l'affaire ». Par ailleurs, le Gouvernement turc indique dans sa réponse que le délai prévu pour l'introduction d'actions récursoires devrait être d'un an.

¹⁶⁹ Voir ci-dessus sect. B, par. 4 à 14. Ce texte figure au paragraphe 14.

¹⁷⁰ Voir ci-dessus sect. C, par. 21 à 45. Ce texte figure au paragraphe 39 et est examiné aux paragraphes 39 à 45.

¹⁷¹ Voir le projet de version révisée de l'article I, e. Rapport sur la troisième session (A/CN.9/63), par. 14; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.*

« ii) Pour les actions en indemnité pour [perte] [non-délivrance] de la totalité des marchandises couvertes par le contrat de transport : à partir [de la date fixée pour la délivrance ou, s'il n'a pas été fixé de date,] du [quatre-vingt-dixième] jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ¹⁷².

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

« c) Le délai de prescription peut être prolongé par le transporteur postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action par une déclaration ou par un accord [écrit] ¹⁷³.

« d) Une réclamation écrite suspend le cours de la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription de la réponse ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas le cours de la prescription ¹⁷⁴.

« e) Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du *déla*i 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 [trois mois] 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 ¹⁷⁵. »

Cinquième partie : définitions figurant à l'article premier de la Convention

A. — INTRODUCTION

1. La cinquième partie du présent rapport a été rédigée conformément à la décision prise par la Commission, sur la recommandation du Groupe de travail, d'examiner « les définitions figurant à l'article premier de la Convention » ¹⁷⁶. L'article premier de la Convention internationale pour l'unification de certaines

règles en matière de connaissance ¹⁷⁷ contient cinq définitions, dont deux ont déjà été examinées par le Groupe de travail à sa troisième session ¹⁷⁸. Les trois définitions qu'il reste à examiner concernent le « transporteur » [alinéa a], le « contrat de transport » [alinéa b] et le « navire » [alinéa d].

B. — DÉFINITION DU « TRANSPORTEUR » ¹⁷⁹ : PROBLÈMES ET SOLUTIONS PROPOSÉES

2. L'alinéa a de l'article premier dispose que :

« Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur. »

3. Le mot « transporteur » désigne donc la personne qui est responsable envers le propriétaire de la marchandise de l'exécution du « contrat de transport » et dont les obligations sont régies par les dispositions de la Convention de Bruxelles ¹⁸⁰. Il peut s'agir selon les circonstances de l'espèce du propriétaire du navire, de l'affréteur ou de quelque autre personne ¹⁸¹.

4. Il est extrêmement important que le connaissance permette de déterminer facilement qui est le « transporteur » afin que son détenteur — très souvent un acheteur de bonne foi qui prend le connaissance après qu'il a été délivré — sache contre qui il peut exercer un recours en cas de pertes ou de dommages subis par la marchandise. Toute incertitude au sujet de l'identité du « transporteur » risque non seulement de causer une perte au propriétaire de la marchandise

¹⁷⁷ Appelée ci-après Convention de Bruxelles. Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764; reproduite dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, ch. II, 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3.)

¹⁷⁸ Les définitions déjà étudiées sont celles qui se trouvent aux alinéas c) « Marchandises » et e) « Transport de marchandises » de l'article premier. Voir le rapport du Secrétaire général sur la « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (A/CN.9/63/Add.1), *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe, et le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session (1972), *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

¹⁷⁹ Il sera peut-être nécessaire d'examiner à nouveau la définition du « transporteur » à un stade ultérieur, en tenant compte des recommandations que le Groupe de travail pourra formuler au sujet des problèmes auxquels donne naissance le « transbordement ». La question des rapports existant entre la définition du « transporteur » et le « transbordement » n'est pas traitée ici; voir la deuxième partie du présent rapport consacrée au « transbordement ».

¹⁸⁰ Dans les articles suivants, la Convention de Bruxelles emploie toujours les mots « transporteur » et « chargeur » pour désigner les parties au contrat de transport dont les droits et les obligations sont définis dans la Convention.

¹⁸¹ Le terme « comprend » donne à penser que la mention du « propriétaire du navire » et de l'« affréteur » n'est pas exhaustive. Un agent maritime ou un commissionnaire de transport peuvent également, dans le cas de certains contrats, être considérés comme « transporteurs ». Voir « Les connaissements : rapport du secrétariat de la CNUCED » (document TD/B/C.4/ISL/6; publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2), par. 180 et suivants.

¹⁷² L'expression « prendre en charge » est utilisée dans la version révisée de l'article I, e, à l'alinéa ii, *ibid*.

¹⁷³ Voir ci-dessus sect. E, par. 54 à 62. Ce texte est tiré de la variante A, par. 60.

¹⁷⁴ Voir ci-dessus sect. D 2), par. 51 à 53.

¹⁷⁵ Voir ci-dessus sect. F par. 63 à 67.

¹⁷⁶ CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971), par. 19; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. II : 1971, première partie, II, A. Voir également le rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session (1972), A/CN.9/63, par. 73; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.

mais également de compromettre l'utilité du connaissance en tant que document commercial formant titre. Dans sa réponse au questionnaire du secrétariat l'Australie a proposé que l'on précise que d'autres personnes que le propriétaire du navire et l'affrèteur peuvent être considérées comme « transporteurs » et que la définition du « transporteur » soit ainsi rédigée : « Transporteur » comprend le propriétaire du navire, l'affrèteur ou toute autre personne partie à un contrat de transport avec un chargeur » (c'est nous qui soulignons). Dans sa réponse, l'URSS a proposé une nouvelle définition ainsi conçue : « Transporteur » désigne le propriétaire du navire, l'affrèteur ou toute autre personne qui, agissant pour son propre compte, conclut avec un chargeur un contrat de transport de marchandises. »

5. Il est facile de savoir qui est le « transporteur » lorsque le navire appartient à la compagnie maritime qui est désignée dans le connaissance. Il arrive toutefois que la compagnie désignée dans le connaissance ait affrété à temps ou au voyage¹⁸² le navire qui transporte les marchandises pour lesquelles a été émis le connaissance et qu'il y ait doute sur le point de savoir si c'est l'affrèteur ou le propriétaire du navire qui doit être considéré comme le « transporteur ». En pareil cas, une compagnie maritime qui affrète des navires pour compléter sa propre flotte émet parfois des connaissances sur une formule portant son nom et son adresse même si les marchandises du consignataire sont chargées sur des navires qu'elle a affrétés. Ces connaissances peuvent être signés « au nom du capitaine »¹⁸³ et contiennent une clause de « dévolution du navire » ou d'« identité du transporteur » dont on peut citer les exemples suivants :

« a) Lorsque la compagnie ou la ligne qui émet le présent connaissance n'est pas propriétaire du navire long-courrier ou ne l'a pas affrété par une charte-partie « coque nue » (*nonobstant toutes apparences contraires*), le présent connaissance n'a d'effets qu'en tant que contrat dans lequel le propriétaire ou le frèteur « coque nue » a la qualité de mandant et qui est conclu par l'intermédiaire de

ladite compagnie ou ligne en la seule qualité d'agents sans encourir aucune responsabilité à cet égard¹⁸⁴. » (C'est nous qui soulignons.)

« b) Le contrat dont le présent connaissance constitue la preuve est passé entre le marchand et l'armateur du navire qui y est mentionné (ou son substitut) et il est de ce fait convenu que ledit armateur seul sera responsable de tout dommage ou perte dû à une rupture ou inexécution de toute obligation découlant du contrat, qu'ils se rapportent ou non à l'état de navigabilité du navire. Si, malgré ce qui précède, il est démontré que quelqu'un d'autre est le transporteur et/ou dépositaire des marchandises embarquées sous ce connaissance, toutes limitations ou exonérations de responsabilité prévues par la loi ou ce connaissance pourront être invoquées par cet autre transporteur. Il est, de plus, entendu et convenu que, comme la ligne, la compagnie ou les agents qui ont signé ce connaissance pour et pour le compte du capitaine n'est pas partie à la transaction, lesdits ligne, compagnie ou agents n'auront aucune responsabilité du fait du contrat de transport ni comme transporteur ni comme dépositaire des marchandises¹⁸⁵. » (C'est nous qui soulignons.)

6. L'acheteur de bonne foi, lorsqu'on lui remet le connaissance, voit qu'il a été émis sous le nom d'une compagnie maritime connue et rien ne lui permet de savoir que cette compagnie n'est pas le « transporteur ». Si, à l'arrivée, la cargaison est incomplète ou endommagée, le détenteur du connaissance avertit la compagnie désignée dans le connaissance. Il découvre à ce stade que cette compagnie rejette toute responsabilité sous prétexte que son rôle est simplement celui d'un agent qui a servi d'intermédiaire pour la conclusion d'un contrat de transport entre le chargeur et le propriétaire du navire. La clause de dévolution du navire et la doctrine traditionnelle selon laquelle le connaissance « au nom du capitaine » lie le propriétaire du navire et non l'affrèteur au voyage ou à temps permettent de faire valoir cet argument.

7. Tels sont, exposés brièvement, les faits de plusieurs cas d'espèces dont les tribunaux ont été saisis au cours des dernières années¹⁸⁶.

8. Le propriétaire de la cargaison qui se trouve dans

¹⁸² L'affrètement au voyage est un contrat d'affrètement d'un navire pour le transport de marchandises au cours d'un seul voyage ou d'un nombre donné de voyages. On peut l'opposer à l'affrètement à temps, qui est un contrat d'affrètement d'un navire pour le transport de marchandises pendant une période de durée déterminée et à l'affrètement « demise » ou coque nue en vertu duquel l'affrèteur non seulement utilise le navire mais également prend toutes les décisions le concernant, généralement pour une période de durée déterminée. Le plus souvent, dans le cas de l'affrètement au voyage ou à temps, le capitaine et l'équipage restent les préposés et les agents du propriétaire du navire pour tout ce qui est des opérations de navigation; l'affrèteur ne fait qu'utiliser le navire et prendre les décisions commerciales.

¹⁸³ Généralement, un connaissance est signé « au nom du capitaine » par un agent du propriétaire du navire. Traditionnellement, le détenteur d'un connaissance signé « au nom du capitaine » a un droit réel sur le navire et (sauf dans le cas de l'affrètement coque nue) un droit personnel contre l'employeur du capitaine. Voir A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, Baltimore, 1953, p. 179. Voir également Hugo Tibergh, « Who is the Hague Rule Carrier? », dans *Six Lectures on the Hague Rules*, Kurt Grönfors, ed., Göteborg, 1967, p. 131.

¹⁸⁴ Voir le « Model All-Purpose Liner Bill of Lading » d'après le modèle de connaissance P et I qui se trouve dans Singh et Colinvaux, *Shipowners* (vol. 13 de *British Shipping Laws*), Londres, Stevens and Sons, 1967, p. 317.

¹⁸⁵ Voir la clause 17 du modèle de connaissance utilisé par la Conférence maritime internationale et baltique, connu sous le nom de « connaissance Conline » dans « Les connaissances : rapport du secrétariat de la CNUCED », *op. cit.*, annexe III, p. 71 et suivantes, et dans Andrée Chao, « Réflexions sur la « Identity of Carrier Clause », *Le droit maritime français*, 1967, p. 12 et suivantes.

¹⁸⁶ Voir, par exemple, *Stockholms Sjöförsäkrings Aktiebolag c. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (le Lulu)*, ND 1960, 349 SCS; *NJA 1960 742*; *Christiania Sjöforsikringselskab c. Det Bergenske Dampskibsselskab*, en tant qu'affrèteur à temps du navire *Lysaker (le Lysaker)*, ND 1955, 85 SCN; Appel Bruxelles 1^{er} mars 1963, J. P. A. 63329; Com. Anvers 18 déc. 1962, J. P. A. 63, 367; voir également Chao, « Réflexions sur la « Identity of Carrier Clause », *op. cit.*, et Tibergh, « Who is the Hague Rules Carrier? » *op. cit.*

cette situation peut choisir entre plusieurs voies de recours : a) il peut engager une procédure à la fois contre le propriétaire du navire et contre l'affréteur, ce qui, dans certains cas, l'obligera à exercer des actions distinctes dans des pays différents; ou b) il peut exercer un recours soit contre le propriétaire du navire, soit contre l'affréteur et supporter les frais d'une procédure longue et coûteuse, sans que la question préliminaire de savoir contre lequel des défendeurs il convient d'exercer l'action soit résolue; or la décision prise à cet égard risque de faire rejeter sa demande après l'expiration du délai de prescription d'un an¹⁸⁷, ce qui l'empêchera d'exercer un recours contre le défendeur véritable. Il peut même arriver, s'il engage une procédure dans deux pays différents, que les tribunaux de l'un rejettent sa demande parce que ce n'est pas contre l'affréteur que la procédure doit être engagée et les tribunaux de l'autre parce qu'ils estiment que ce n'est pas le navire qui doit être sanctionné¹⁸⁸.

9. Si ces problèmes se posent, c'est parce que les compagnies maritimes utilisent des connaissements dans lesquels elles se dégagent de toute responsabilité au cas où le navire serait affrété, sans indiquer : 1) si le navire est ou non affrété; et, dans l'affirmative, 2) le nom et l'adresse du propriétaire du navire¹⁸⁹. Le Groupe de travail jugera peut-être utile d'examiner s'il conviendrait de modifier la Convention de Bruxelles, de manière à rendre obligatoire la mention de ces deux indications dans le connaissement.

10. Les autres conventions relatives aux transports exigent que le nom du transporteur¹⁹⁰ figure dans les documents de transport. Par exemple, l'article 8 de la Convention de Varsovie¹⁹¹ dispose que :

« La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

« ...

« e) Le nom et l'adresse du premier transporteur. »

L'article 9 dispose que :

« ... Si celle-ci [la lettre de transport aérien] ne contient pas toutes les mentions indiquées par

l'article 8 [y compris « le nom et l'adresse du premier transporteur »]... le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité. »

Le paragraphe 6 de l'article 6 de la Convention CIM¹⁹² dispose que :

« La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes :

« ...

« b) La désignation du chemin de fer expéditeur;

« c) La désignation du chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire... »

Le paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention CMR¹⁹³ stipule que :

« 1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

« ...

« c) Le nom et l'adresse du transporteur... »

11. On pourrait ajouter, immédiatement après le texte actuel du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles, une nouvelle disposition prévoyant que le connaissement doit indiquer : a) si le navire est affrété et, dans l'affirmative, b) le nom et l'adresse du propriétaire du navire. Le texte actuel du paragraphe 3 de l'article 3 dispose :

« 3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :

« a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

« b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur¹⁹⁴;

« c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises. »

12. On pourrait ajouter immédiatement après le paragraphe 3 de l'article 3 une disposition ainsi conçue :

« 3 3 bis. Le connaissement [ou tout autre document similaire formant titre] doit indiquer le

¹⁸⁷ Voir l'article III 6) de la Convention de Bruxelles, qui est examiné dans la quatrième partie du présent rapport.

¹⁸⁸ C'est ce qui s'est passé dans l'affaire le *Lulu*, citée à la note 186.

¹⁸⁹ Dans certains cas, les tribunaux ont refusé d'admettre la validité de clauses de dévolution du navire dans lesquelles le propriétaire du navire n'était pas désigné comme il convenait et ils ont déclaré l'affréteur responsable en tant que « transporteur » au sens de la Convention de Bruxelles. Cette solution n'est cependant pas satisfaisante à l'échelle internationale. Les décisions rendues étant fondées sur les circonstances de l'espèce, la jurisprudence varie et l'emploi persistant de tels connaissements est une cause d'incertitude et de procès inutiles.

¹⁹⁰ Comme ces conventions ne définissent pas le « transporteur », l'on ne sait pas si ce terme y désigne le propriétaire ou — comme c'est le cas dans la Convention de Bruxelles — si le mot « transporteur » peut comprendre, outre le propriétaire, une autre personne partie à un contrat de transport avec un chargeur.

¹⁹¹ Convention pour l'unification de certaines règles en matière de transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

¹⁹² Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, faite à Berne le 25 octobre 1952.

¹⁹³ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, faite à Genève le 19 mai 1956.

¹⁹⁴ Pour la modification qu'on a proposé d'apporter à l'alinéa b du paragraphe 3 de l'article 3, voir la première partie : « Limite de la responsabilité par unité », par. 40.

nom et l'adresse du transporteur. Si le navire est affrété, le connaissement [ou tout autre document similaire formant titre] doit indiquer et indiquer le nom et l'adresse du propriétaire du navire. Si le connaissement [ou tout autre document similaire formant titre] ne contient pas tous les renseignements requis par le présent paragraphe, celui qui l'aura émis sera responsable des marchandises conformément aux dispositions de la présente convention. »

13. Grâce à ces nouvelles dispositions, le détenteur du connaissement saurait que la compagnie dont le nom figure en tête du connaissement n'est pas nécessairement le « transporteur », et il disposerait de renseignements lui permettant de savoir qui est effectivement le « transporteur ».

14. En prévoyant une sanction à la dernière phrase du paragraphe 3 *bis* de l'article 3, on a entendu imposer à l'affréteur et au propriétaire du navire une responsabilité contractuelle conjointe au cas où le connaissement ne contiendrait pas les indications requises par la nouvelle disposition. Une telle sanction se justifierait par des raisons de simple équité : l'affréteur qui conclut le contrat de transport sait naturellement si le navire est affrété et, lorsque tel est le cas, il connaît le nom du frêteur. Cette règle serait également conforme à la doctrine généralement admise selon laquelle l'agent qui ne révèle pas qu'il a un mandant est conjointement responsable avec lui ¹⁹⁵.

C. — DÉFINITION DU « CONTRAT DE TRANSPORT »

15. Le paragraphe *b* de l'article premier dispose que :

« Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement. »

16. Dans son rapport sur les connaissements, le secrétariat de la CNUCED a indiqué que :

« Si l'on décidait d'étendre les Règles de La Haye à la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur avant leur chargement et après leur déchargement, il faudrait modifier le membre de phrase « formant titre pour le transport des marchandises par mer ¹⁹⁶. » (C'est nous qui soulignons.)

17. A sa troisième session, le Groupe de travail

a étendu le champ d'application de la Convention de Bruxelles aux périodes précédant le chargement et suivant le déchargement, en révisant la définition du « Transport de marchandises » à l'article I, *e*, de manière à ce qu'elle se lise comme suit :

« 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. »

18. Du fait de cette révision, le Groupe de travail jugera peut-être que le membre de phrase « formant titre pour le transport des marchandises par mer » (c'est nous qui soulignons) a une portée suffisamment large pour prévoir toutes les situations dans lesquelles les marchandises sont sous la garde du transporteur avant le chargement et après le déchargement. Dans ces conditions, il pourrait n'être pas nécessaire de réviser la définition du « contrat de transport » figurant à l'alinéa *b* de l'article premier.

19. En revanche, le Groupe de travail voudra peut-être aligner le libellé de l'alinéa *b* de l'article premier sur celui de l'alinéa *e* dudit article. Une première solution consisterait à modifier l'alinéa *b* de l'article premier en supprimant les mots « par mer » et en ajoutant le membre de phrase « tel qu'il est défini dans la présente Convention », de manière que cet alinéa se lise comme suit (les mots à supprimer sont mis entre crochets; les mots à ajouter sont soulignés) :

« Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises [par mer] tel qu'il est défini dans la présente Convention... »

20. Une seconde solution consisterait à modifier l'alinéa *e* révisé de l'article premier en définissant « le transport de marchandises par mer », et non plus simplement « le transport de marchandises » ¹⁹⁷.

D. — DÉFINITION DU « NAVIRE »

21. Le paragraphe *d* de l'article premier de la Convention de Bruxelles dispose que :

« Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer. »

Dans son rapport sur les connaissements ¹⁹⁸, le secrétariat de la CNUCED a noté que cette définition ne comprend pas les chalands, allèges ou embarcations

¹⁹⁵ Dans leurs réponses, l'Autriche et la Tchécoslovaquie ont proposé que celui qui signe un connaissement sans révéler au propriétaire de la cargaison qu'il est un agent du propriétaire du navire soit tenu pour responsable conformément aux clauses du connaissement.

¹⁹⁶ Voir « Les connaissements : rapport du secrétariat de la CNUCED », *op. cit.*, par. 186.

¹⁹⁷ Dans leurs réponses, la Norvège et la Suède ont proposé d'apporter une modification supplémentaire à l'alinéa *b* de l'article premier en précisant que les dispositions de la Convention restent applicables nonobstant l'absence, l'irrégularité ou la perte du document de transport. Pour sa part, la République fédérale d'Allemagne a indiqué qu'il n'était probablement pas nécessaire d'étendre le champ d'application des Règles de La Haye aux contrats de transport pour lesquels aucun connaissement n'a été établi, car les connaissements sont établis virtuellement pour chaque transport de marchandises par mer.

¹⁹⁸ *Op. cit.*, par. 189.

de même type utilisées pour transporter des marchandises du navire jusqu'au rivage pendant les opérations de chargement et de déchargement. Le secrétariat estimait dans son rapport que :

« Il semble qu'il serait souhaitable [que les Règles] s'appliquent aux opérations de chargement et de déchargement par chalands et allèges lorsque le transporteur est propriétaire de ces embarcations ou les emploie pour l'exécution du transport. La définition donnée à l'alinéa *d* pourrait donc être modifiée, de manière à comprendre ces embarcations. »

22. Cette suggestion a trait non seulement au type de navire auquel la Convention de Bruxelles s'applique, mais également à la question de savoir si celle-ci s'applique pendant les opérations de chargement et de déchargement. Cette question a été examinée de manière approfondie au cours de la troisième session du Groupe de travail¹⁹⁹, qui a adopté la révision ci-après à l'article I, *e*, afin de préciser la période pendant laquelle la Convention est applicable :

« [Révision de l'article I, *e* : « Transport de marchandises »]

« i) « 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.

« ii) Aux fins de l'alinéa i, 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 :

« a. En remettant les marchandises au destinataire; ou

« 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 applicables au port de déchargement; ou

« 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.

« iii) Dans les dispositions des alinéas i et ii, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des

agents ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement²⁰⁰. »

23. Le Groupe de travail jugera peut-être que, en étendant le champ d'application de la Convention à la « période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur », on a ainsi éliminé toute incertitude quant à la question de savoir si la Convention s'applique aux opérations de chargement et de déchargement par chaland ou allège que le transporteur effectue conformément au contrat de transport. Dans ces conditions, il ne serait peut-être pas nécessaire de réviser la définition du mot « navire » à l'alinéa *d* de l'article premier.

Sixième partie : élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements

A. — INTRODUCTION

1. La sixième partie du présent rapport traite de « l'élimination, dans les connaissements, des clauses frappées de nullité » que la CNUDCI a fait figurer à son programme de travail à sa quatrième session²⁰¹.

2. L'objet essentiel de la Convention de Bruxelles est de poser des règles fondamentales auxquelles les transporteurs maritimes ne peuvent déroger dans le contrat de transport²⁰². C'est cet objectif que vise l'article 3 8), qui est ainsi conçu :

« Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou

²⁰⁰ Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, rapport sur les travaux de sa troisième session, 31 janvier-11 février 1972, *op. cit.*, par. 14.

²⁰¹ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 19; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971 première partie, II, A.*

²⁰² Quelques autres conventions relatives aux transports internationaux comportent des dispositions interdisant les clauses « frappées de nullité »; c'est ainsi que :

L'article 32 de la Convention de Varsovie (transport aérien) prévoit notamment que :

« Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence... »

L'article 41 de la Convention CMR (transports par route) prévoit que :

« 1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

« 2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve. »

¹⁹⁹ Voir le rapport du Groupe de travail, troisième session, 31 janvier-11 février 1972 (A/CN.9/63), par. 11 à 21, *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV*. Voir également : « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (A/CN.9/63/Add.1); *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe*. La question de savoir si la Convention s'applique pendant les opérations de chargement et de déchargement a été examinée à propos du problème plus important que pose la période pendant laquelle le transporteur maritime est responsable en vertu de la Convention de Bruxelles.

le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité. »

3. Cependant, en l'absence de sanctions ou d'autres mesures efficaces de contrôle, le simple fait d'adopter une réglementation internationale frappant certaines clauses de nullité dans les connaissements ne suffit pas à empêcher les transporteurs d'y inclure ces clauses, et l'on peut constater que les connaissements contiennent souvent des dispositions manifestement frappées de nullité et d'autres dispositions dont la validité est douteuse au regard de la Convention ²⁰³.

4. L'inclusion dans les connaissements de clauses frappées de nullité constitue, pour les propriétaires de la marchandise, une source d'incertitude quant à leurs droits et obligations. Leur élimination « serait une bonne chose pour le commerce, car : a) elles induisent en erreur les chargeurs et peuvent leur faire abandonner des réclamations parfaitement valables; b) elles servent de prétexte pour différer le règlement de réclamations qui pourraient être rapidement réglées; et c) elles sont des occasions de procès inutiles » ²⁰⁴.

5. Dans leurs réponses au questionnaire, la plupart des gouvernements ont confirmé que l'utilisation par les transporteurs de clauses frappées de nullité porte atteinte aux droits des chargeurs et qu'il convient de prendre des mesures pour dissuader ou empêcher les transporteurs de poursuivre cette pratique. Cependant, tout en reconnaissant le problème, certains gouvernements ont douté qu'il soit possible de prendre des mesures plus efficaces que celle que prévoit l'article 3 8) ²⁰⁵. Un gouvernement a suggéré que l'article 3 8) offrait « une interprétation trop restrictive » étant donné qu'il concernait « les règles de responsabilité seulement » ²⁰⁶. Deux gouvernements ont suggéré que la meilleure façon de résoudre le problème des clauses frappées de nullité était de faire adopter des mesures « par des personnes et des organisations représentant les divers intérêts des transporteurs » ²⁰⁷.

²⁰³ Dor, *Bill of Lading Clauses and the International Convention of 1924* (deuxième édition 1960), p. 41.

²⁰⁴ « Les connaissements : rapport du secrétariat de la CNUCED », TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.11.D.2), par. 295.

²⁰⁵ Voir par exemple la réponse du Gouvernement australien. Le Gouvernement turc a estimé dans sa réponse que la situation actuelle est satisfaisante en ce qui concerne les clauses frappées de nullité.

²⁰⁶ Voir la réponse de la Suède, selon laquelle la Convention « devrait comporter une disposition générale sur la nullité dans les connaissements de clauses dérogeant directement ou indirectement aux dispositions de la Convention ».

²⁰⁷ Voir par exemple la réponse de la Suède. De même, le Gouvernement norvégien a estimé que « les problèmes en cause devaient être sérieusement étudiés par les diverses organisations qui s'occupent de normaliser les documents de transport relatifs au transport maritime de marchandises ».

6. Compte tenu de ces réponses ainsi que des difficultés inhérentes à la question, il pourrait être souhaitable que le Groupe de travail examine au stade actuel l'orientation générale des travaux futurs sur les « clauses frappées de nullité ».

B. — SOLUTIONS POSSIBLES

7. Il semblerait que l'on puisse envisager plusieurs solutions qui ne s'excluent d'ailleurs pas nécessairement :

a) Formuler les dispositions obligatoires de la Convention de manière aussi claire et explicite que possible,

b) Préciser dans le texte même de la Convention que certains types de clauses sont frappés de nullité;

c) Prévoir des sanctions pénalisant l'utilisation de clauses frappées de nullité;

d) Prévoir l'inclusion obligatoire, dans les connaissements soumis à la Convention, d'une clause rappelant que toute clause contractuelle incompatible avec les dispositions obligatoires de la Convention est frappée de nullité au regard de la Convention.

8. La solution a ci-dessus — formuler les dispositions obligatoires de la Convention de manière aussi claire et explicite que possible — peut être utile en vue de réduire le plus possible l'effet des clauses frappées de nullité. Si un connaissement contient une clause qui est manifestement frappée de nullité au regard de la Convention, il ne sera pas facile de s'en servir pour convaincre le propriétaire de la marchandise d'abandonner une réclamation valable ou de transiger en ce qui la concerne — dans la mesure tout au moins où le propriétaire de la marchandise connaît ses droits aux termes de la Convention. (Les solutions possibles de ce dernier problème seront examinées au paragraphe 13 ci-dessous.) L'élimination des ambiguïtés que renferment la Convention de Bruxelles de 1924 et le Protocole de Bruxelles de 1968 est l'un des objectifs mentionnés dans les résolutions de la CNUCED et de la CNUDCI et elle figure parmi ceux que le Groupe de travail s'est lui-même fixés. Le succès dans cette tâche est donc lié à la question des « clauses frappées de nullité ».

9. Ainsi qu'il a été noté au paragraphe 7, b, ci-dessus, une solution possible serait de préciser dans le texte de la Convention que certaines clauses sont frappées de nullité ²⁰⁸. La Convention actuelle a adopté une fois cette solution en visant expressément, à l'article 3 8), les clauses concernant la cession du « bénéfice de l'assurance » (voir par. 2 ci-dessus). L'extension de cette solution pourrait être utile pour mettre en relief la nullité incontestable des violations les plus flagrantes aux dispositions de la Convention;

²⁰⁸ Voir la suggestion qu'a faite à cet égard le Pr E. R. H. Hardy-Ivamy dans « The carriage of goods by sea », *Current Legal Problems*, Londres, 1960, p. 216 et 217, citée dans le rapport du secrétariat de la CNUCED sur les connaissements, par. 298.

une énumération des clauses frappées de nullité pourrait, avec les conséquences qu'elle implique, également aider à clarifier et à expliciter les principes de la Convention.

10. Le Groupe de travail pourra aussi juger souhaitable d'examiner certaines des difficultés qui se posent lorsqu'il s'agit de condamner certaines clauses déterminées comme « frappées de nullité ». Une difficulté fondamentale vient du fait que de nombreuses clauses sont « frappées de nullité » dans certains cas d'espèce mais sont valables dans d'autres ²⁰⁹. On ne saurait définir les cas dans lesquels une clause est frappée de nullité qu'en formulant une règle de fond — ce qui est l'une des tâches principales auxquelles le Groupe de travail doit s'atteler pour réviser et éclaircir les règles obligatoires de la Convention ²¹⁰. En outre, si l'on décidait de déterminer quelles sont les clauses actuellement utilisées qui sont frappées de nullité, il se pourrait que ces clauses soient rédigées de manière différente alors même que ce sont les mêmes buts qui sont recherchés et que l'on défende la validité de ces nouvelles clauses en se fondant sur le fait qu'elles ne figurent pas parmi celles qui sont expressément visées dans la Convention ²¹¹.

11. La troisième solution possible — prévoir des sanctions pénalisant l'utilisation de clauses frappées de nullité — soulève la question de savoir si les sanctions devraient concerner : i) l'utilisation de clauses expressément interdites; ou ii) l'utilisation de toute clause incompatible avec une disposition de la Convention. Dans le premier cas, il faudrait faire face aux difficultés relatives à l'identification de ces clauses, comme cela a été examiné au paragraphe précédent. Dans le deuxième cas, consistant à prévoir des sanctions pénalisant l'utilisation de toute clause contractuelle qui pourrait être incompatible avec une disposition de la Convention — il y aurait lieu de tenir compte du fait que les effets des dispositions de la Convention pourraient ne pas être parfaitement clairs dans certaines applica-

tions. Une telle règle générale pourrait donc entraîner l'application de sanctions alors qu'aucune interprétation contraire à la Convention n'aurait été envisagée et entraver, dans certains cas, le jeu de solutions contractuelles à des problèmes à l'égard desquels il pourrait y avoir un doute sur le sens précis de la Convention.

12. Il est concevable que ces difficultés pourraient être réduites au minimum en n'appliquant de sanctions que lorsque la stipulation en cause est « clairement » ou « manifestement » contraire à la Convention; cependant, ce critère pourrait s'avérer d'une application difficile. Comme solution de rechange, les difficultés que soulèvent les sanctions pénalisant toute clause « frappée de nullité » pourraient être réduites au minimum dans l'hypothèse où les sanctions applicables seraient relativement légères. L'on pourrait envisager une disposition inspirée de l'article 7 3) de la Convention CMR (transports par route), d'après lequel « le transporteur est responsable de tous frais et dommages » pouvant résulter de l'inclusion d'une clause frappée de nullité (ou « manifestement » frappée de nullité) dans le contrat de transport ²¹².

13. La solution suggérée au paragraphe 7, d, ci-dessus répond à l'opinion suivant laquelle les clauses frappées de nullité peuvent être une occasion particulière d'abus lorsque le propriétaire de la marchandise n'a pas connaissance des dispositions de la Convention qui frappent ces clauses de nullité. Il semble possible que certains propriétaires de marchandises, en particulier ceux qui ne représentent pas une affaire importante, pourraient s'estimer liés par une clause du contrat de transport paraissant clairement écarter une réclamation de leur part. L'on pourrait, pour informer ces personnes de leurs droits, envisager une disposition selon laquelle les contrats de transport soumis à la Convention doivent indiquer que toute clause contractuelle incompatible avec la Convention ne peut recevoir effet ²¹³.

14. Cette stipulation obligatoire n'aurait de sens que si une sanction était prévue au cas où elle serait omise dans le contrat de transport. Il semble qu'il y aurait peu d'excuses à une telle omission. En conséquence, il pourrait convenir de suivre l'article 9 de la Convention de Varsovie de 1929 (transport aérien), qui dispose que, si la lettre de transport aérien ne contient pas les mentions indiquées à l'article 8 (y compris « l'indication que le transport est soumis au régime de

²⁰⁹ Un exemple est donné dans le rapport du secrétariat de la CNUCED, « Les connaissements », au paragraphe 296 et à la note 290. Il y est noté qu'une clause suivant laquelle le fret est acquis « quel que soit le sort du navire ou de la marchandise » est frappée de nullité si le transporteur est légalement responsable de la perte, mais valable dans le cas contraire.

²¹⁰ On pourrait dire que la mention, à l'article 3 8), des clauses concernant le « bénéfice de l'assurance » montre qu'il est généralement possible de condamner certaines clauses comme frappées de nullité. Il se peut, cependant, que cette disposition ne constitue pas un cas type. Tout d'abord, la question du « bénéfice de l'assurance » peut être plus nette que beaucoup d'autres. En deuxième lieu, vu le texte actuel de l'article 3 8) de la Convention de 1924, une règle de fond stipulant que le chargeur a le droit de conserver le montant de son assurance pourrait ne pas prévaloir sur une clause contractuelle contraire étant donné qu'une telle clause pourrait ne pas être considérée comme « une clause exonérant le transporteur de responsabilité ». Il s'agit là essentiellement d'un problème concernant la rédaction et la portée de l'article 3 8) que l'on pourrait examiner dans le cadre d'une révision générale de la Convention.

²¹¹ Dans leurs réponses, les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne et de l'URSS ont indiqué qu'il n'était pas réalisable, en pratique, d'identifier les clauses frappées de nullité. Plusieurs autres gouvernements ont douté, d'une façon générale, de la possibilité de prendre des mesures spéciales pour traiter des clauses frappées de nullité.

²¹² Une disposition inspirée de la Convention CMR serait attrayante en ce sens que le lien de causalité entre la clause frappée de nullité et le dommage correspondant écarterait l'argument selon lequel les sanctions pourraient ne pas être valables dans certains cas hypothétiques ou improbables. La sanction prévue à l'article 9 de la Convention de Varsovie supprimant la limite de responsabilité n'a pas ce lien de causalité et est peut-être d'une trop grande sévérité dans des situations où l'on peut douter de la nullité d'une clause contractuelle.

²¹³ Une telle stipulation obligatoire devrait sans doute insister sur la nullité éventuelle de certaines clauses contractuelles d'une façon plus claire que l'article 6 1), k, de la Convention CMR (transports par route), qui stipule que la lettre de voiture doit contenir « l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention ».

la responsabilité établi par la présente Convention », « le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ».

15. L'obligation de prévoir dans le contrat de transport une stipulation destinée à informer le proprié-

taire de la marchandise quant à la protection que lui accorde la Convention (par. 13 ci-dessus) ne permettrait vraisemblablement de réduire que dans une certaine mesure l'abus des clauses frappées de nullité. Il serait cependant utile d'examiner cette solution minimale si le Groupe de travail parvient à la conclusion que d'autres mesures ne peuvent être retenues.

5. Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session (New York, 5-16 février 1973) [A/CN.9/76*]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
INTRODUCTION	1-8
I. — LIMITATION DE RESPONSABILITÉ PAR UNITÉ	9-29
A. — Introduction	9-15
B. — Débats du Groupe de travail	16-25
C. — Rapport du Groupe de rédaction	26
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	27-29
II. — TRANSBORDEMENT	30-44
A. — Introduction	30-32
B. — Débats du Groupe de travail	33-37
C. — Rapport du Groupe de rédaction	38
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	39-44
III. — DÉROULEMENT	45-55
A. — Introduction	45-49
B. — Débats du Groupe de travail	50-53
C. — Rapport du Groupe de rédaction	54
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	55
IV. — DÉLAI DE PRESCRIPTION	56-72
A. — Introduction	56-57
B. — Débats du Groupe de travail	58-64
C. — Rapport du Groupe de rédaction	65
D. — Examen du rapport du Groupe de rédaction	66-72
V. — TRAVAUX FUTURS	73-78

Introduction

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a été créé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à sa deuxième session, tenue en mars 1969. A sa quatrième session, la Commission a élargi le Groupe de travail qui se compose désormais des 21 membres suivants de la Commission : Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Pologne, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-

Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Union des Républiques socialistes soviétiques et Zaïre.

2. A sa troisième session¹, le Groupe de travail a décidé de consacrer sa cinquième session à l'examen des questions énumérées dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session et qu'il n'avait

¹ Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troisième session, tenue à Genève du 31 janvier au 11 février 1972 (A/CN.9/63) [ci-après dénommé rapport du Groupe de travail sur sa troisième session]; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV.*

pas encore abordées². Ces questions non examinées étaient les suivantes : 1) limitation de responsabilité par unité, 2) transbordement, 3) déroutement, 4) délai de prescription, 5) définitions figurant à l'article premier de la Convention, et 6) élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements.

3. Le Groupe de travail a tenu sa cinquième session à New York du 5 au 16 février 1973.

4. Dix-sept membres du Groupe de travail étaient représentés à la session³. Ont également participé à la session les représentants de la Guyane et de l'Iran, membres de la Commission, ainsi que des observateurs des organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales suivantes : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de commerce maritime, Comité maritime international et Union internationale d'assurances transports.

5. Par acclamation, le Groupe de travail a élu le Bureau suivant :

Président : M. José Domingo Ray (Argentine);

Vice-président : M. Stanislaw Suchorzewski (Pologne);

Rapporteur : M. L. H. Khov (Singapour).

6. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants :

1) Ordre du jour provisoire annoté (A/CN.9/WG.III/R.2);

2) « Mémoire concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer » présenté par la délégation norvégienne (A/CN.9/WG.III/WP.9);

3) Rapport du Secrétaire général ayant pour titre « Deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » (limitation de responsabilité par unité, transbordement; déroutement; délai de prescription; définitions; clauses frappées de nullité) [A/CN.9/WG.III/WP.10, I à III *];

4) Réponse des gouvernements et des organisations internationales au deuxième questionnaire sur la responsabilité du transporteur en cas de dommage ou

de perte des marchandises dans le contexte des connaissements (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1 et Add.2);

5) Rapport du Secrétaire général intitulé « Détermination des autres problèmes qu'il y aurait lieu d'étudier dans le domaine des connaissements maritimes » (A/CN.9/WG.III/R.1).

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant :

1. Ouverture de la session.

2. Élection du Bureau.

3. Adoption de l'ordre du jour.

4. Examen des questions de fond que le Groupe de travail a choisi, à ses troisième et quatrième sessions, d'examiner à sa cinquième session.

5. Travaux futurs.

6. Adoption du rapport.

8. Le Groupe de travail a décidé d'utiliser comme document de travail le rapport du Secrétaire général intitulé « Deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements » [ci-après dénommé : deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/WG.III/WP.10, vol. I à III)]. Ce rapport traitait des questions suivantes : limitation de responsabilité par unité (première partie); transbordement (deuxième partie); déroutement (troisième partie); délai de prescription (quatrième partie); définitions figurant à l'article premier de la Convention (cinquième partie); élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements (sixième partie). Le rapport du Secrétaire général, qui est publié dans un additif (A/CN.9/76/Add.1 *), constitue une annexe au présent rapport.

I. — Limitation de responsabilité par unité

A. — INTRODUCTION

9. Parmi les questions à étudier retenues par la Commission figure celle de la « limitation de responsabilité par unité ». Cette question a été traitée dans la première partie du deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1 *). Conformément aux suggestions faites au cours de la quatrième session du Groupe de travail, le rapport a surtout envisagé la question du point de vue de l'économie et de la conception des règles de limitation de responsabilité, par opposition au montant pécuniaire de cette limitation.

10. Comme il a été indiqué dans le rapport, l'article 4 5) de la Convention de Bruxelles de 1924 fixait une limite supérieure à la responsabilité du transporteur ou du navire, qui était de 100 livres sterling « par colis ou unité »⁴. Le Protocole de Bruxelles de 1968 tendait

* Reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).

² Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa quatrième session (1971), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17 (A/8417)*, par. 19 [ci-après dénommé rapport de la CNUDCI sur sa quatrième session (1971)] *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, chap. II, A; rapport du Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (spéciale) tenue à Genève du 25 septembre au 6 octobre 1972 (A/CN.9/74) [ci-après dénommé rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session], reproduit dans le présent volume ci-dessus (deuxième partie, IV, 1).

³ Tous les membres du Groupe de travail étaient représentés à la session à l'exception des membres suivants : Chili, Espagne, Ghana et Zaïre.

⁴ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 156, n° 2764), reproduite dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, ch. II, 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3).

à remplacer cette base de calcul unique par une double base. Aux termes de l'article 2, a, du Protocole, la limite de responsabilité était soit : 1) de 10 000 francs « par colis ou unité », soit 2) de 30 francs « par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées », la limite la plus élevée étant applicable⁵. Le rapport a noté que le premier mode de calcul était applicable à des chargements relativement légers; dès qu'un colis ou une unité pesait 334 kilos ou plus, c'était le second mode de calcul qui aboutissait à la limite de responsabilité la plus élevée (limite qui était donc applicable).

11. Le rapport (première partie, par. 12 à 31) a examiné les problèmes d'interprétation qu'avait soulevés la règle par « colis ou unité » et il a proposé trois variantes tendant à résoudre ces problèmes. Selon la variante I (*id.*, par. 23), lorsque les marchandises n'étaient pas expédiées en « colis » (marchandises en vrac, par exemple), la base de calcul applicable était l'« unité de fret ». Le rapport (*id.*, par. 24) a analysé les problèmes d'interprétation que pouvait poser l'utilisation de l'« unité de fret » et, dans les variantes II-A et II-B, il a donné de la base de calcul par unité une formulation différente : les termes proposés étaient, dans la variante II-A, « par colis ou autre unité de chargement » et, dans la variante II-B, « par unité de chargement ».

12. Le rapport a également traité des problèmes que posait, selon la base de calcul par « colis ou unité », le transport de marchandises en conteneurs. La question était essentiellement de savoir si le conteneur devrait être considéré comme un seul colis ou une seule unité (*id.*, par. 18). La règle pertinente, à laquelle le rapport renvoyait était celle de l'article 2, c, du Protocole de Bruxelles :

« c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité. »

13. A propos de l'article 2, c, du Protocole, le rapport a appelé l'attention sur la question de savoir si le conteneur lui-même, lorsqu'il était fourni par le chargeur, devait être compté comme un colis ou une unité, ce qui élevait d'autant la limite de responsabilité lorsque le conteneur était perdu ou endommagé au cours du chargement. Un projet d'amendement tendait à préciser ce point (Rapport, première partie, par. 20).

14. Le rapport a aussi envisagé la possibilité d'abandonner la base de calcul par « colis ou unité » et de ne retenir qu'une règle de limitation de responsabilité fondée uniquement sur le poids (« ... francs par kilogramme »).

15. Les problèmes d'interprétation que pouvait soulever la disposition du Protocole de Bruxelles prévoyant une limitation monétaire « par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées » ont également été examinés. On a signalé qu'il pourrait être utile de distinguer entre : 1) la *perte* totale ou partielle des marchandises; et 2) le *dommage* causé aux marchandises; un projet de disposition en ce sens, fondé sur les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (Convention CIM)⁶ et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR)⁷, a été formulé dans le rapport (variante III-B; rapport, première partie, par. 38). Il a été indiqué que cette distinction pourrait être utile, que la règle de limitation de responsabilité soit fondée uniquement sur le poids ou que l'on conserve une double base de calcul.

B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

1. Règle de base en matière de limitation de responsabilité

16. Le Groupe de travail a examiné les différentes conceptions de cette règle auxquelles correspondaient les variantes formulées dans le rapport du Secrétaire général. Il a généralement été d'avis que pour la détermination du plafond de la responsabilité du transporteur il fallait nécessairement retenir une norme de calcul fondée sur le poids (« ... francs par kilogramme »). Plusieurs représentants se sont déclarés en faveur de l'adoption d'une règle de limitation de la responsabilité du transporteur fondée uniquement sur le poids. Un représentant a indiqué qu'une règle fondée uniquement sur le poids ou une règle fondée à la fois sur le poids et sur le nombre de colis ou unités, telle que celle qui figurait dans l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles de 1968, seraient toutes deux acceptables.

17. Ceux des membres du Groupe de travail qui étaient en faveur d'une règle de limitation fondée uniquement sur le poids ont fait valoir que la règle de limitation de responsabilité qui serait retenue devait être claire et simple, afin de n'être pas une source de litige. La règle par « colis ou unité » de la Convention de Bruxelles de 1924 s'était révélée peu satisfaisante à cet égard; elle avait également donné lieu à des interprétations divergentes. Qui plus est, les transports combinés devenant de plus en plus fréquents, les règles de limitation de responsabilité applicables dans le cas des transports maritimes devaient être en accord avec celles des autres modes de transport, lesquelles étaient fondées sur le poids. L'un de ces représentants a déclaré que l'on n'avait aucune expérience de la double base de calcul, puisque le protocole de Bruxelles de 1968 n'était pas encore entré en vigueur, alors qu'une règle fondée uniquement sur le poids s'était révélée satisfaisante dans le cas des autres modes de transport et

⁵ Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, adopté en février 1968; reproduit dans le *Registre des textes*, vol. II, ch. II, 1.

⁶ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, n° 3442.

⁷ *Ibid.*, vol. 399, n° 3742.

n'avait pas donné lieu à un contentieux important; la limitation par colis ou unité, en revanche, avait causé des difficultés dans la pratique et été la source de litiges. Le même représentant a également fait observer que la double base de calcul qui accordait plus d'importance au volume et à la forme des marchandises transportées qu'à leur quantité ou à leur valeur était fondamentalement injuste. Il a été proposé que, dans le cadre d'une règle de limitation fondée uniquement sur le poids, le problème des marchandises légères de grande valeur soit résolu par la fixation d'une limite inférieure de responsabilité.

18. Cependant, la plupart des représentants se sont prononcés pour le maintien de la double base de calcul consacrée par l'article 2, a, du Protocole de Bruxelles de 1968. Ces représentants ont fait valoir que ce régime avait l'avantage d'être souple dans la mesure où il tenait compte des chargements de faible poids et de grande valeur : un régime unique fondé exclusivement sur le poids serait préjudiciable au chargeur dans le cas de marchandises légères mais de grande valeur. En outre, l'application du régime unique exigerait que le poids soit indiqué sur chaque colis expédié.

2. Disposition relative aux conteneurs

19. Un aspect particulier du problème de la limitation de responsabilité « par colis ou unité » était le groupage de plusieurs colis dans un conteneur. Il a été admis d'une manière générale que, si la base de calcul par « colis ou unité » était conservée dans le régime de la limitation de responsabilité, cette règle devait être complétée par une disposition sur les conteneurs analogue à l'article 2, c, du Protocole de Bruxelles de 1968 (cité au paragraphe 12 ci-dessus).

20. Un représentant a proposé pour les conteneurs une disposition prévoyant que seule la limitation de responsabilité fondée sur le poids jouerait lorsque c'était le chargeur (et non pas le transporteur) qui avait rempli le conteneur. D'autres représentants, qui étaient en faveur du système de la double base de calcul, ont déclaré qu'une disposition en ce sens serait incompatible avec ce système et certains ont estimé qu'elle léserait les chargeurs qui utilisaient eux-mêmes des conteneurs, souvent sur le conseil des transporteurs.

3. Autres questions

21. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si les règles de limitation de responsabilité devraient s'appliquer aux préposés du transporteur. De façon générale, le Groupe de travail s'est prononcé en faveur d'une règle fondée sur l'article 3 2) du Protocole de Bruxelles de 1968, selon lequel un préposé du transporteur peut se prévaloir des mêmes limitations de responsabilité que ce dernier.

22. Le Groupe de travail a aussi examiné la question de savoir si le bénéfice des limitations de responsabilité subsistait lorsque les dommages avaient été causés intentionnellement ou par témérité ou, de façon générale, en cas de faute grave. A cet égard, il s'agissait également de savoir si une faute grave d'un pré-

posé du transporteur devait avoir pour effet d'empêcher ce dernier de se prévaloir des limitations de responsabilité. Plusieurs représentants ont estimé que le transporteur devait être entièrement responsable du fait de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions; on a estimé que toute autre règle serait difficilement applicable étant donné que les transporteurs modernes agissaient le plus souvent par l'intermédiaire de préposés. En revanche, plusieurs représentants ont déclaré que le transporteur ne devait pas perdre le bénéfice de la limitation de responsabilité du fait de ses préposés. Certes, de nombreux types de faute grave (comme le vol) que pouvaient commettre des préposés n'étaient pas commis par eux « dans l'exercice de leurs fonctions », mais, dans le cas de la faute grave, ce critère était d'application difficile. Certains représentants ont estimé qu'un vol pouvait être commis par un préposé « dans l'exercice de ses fonctions ».

23. Le Groupe de travail a examiné la distinction entre le fait intentionnel et le fait téméraire. Certains représentants ont indiqué que ces deux types de comportement de la part soit du transporteur soit de ses préposés devaient avoir pour effet d'empêcher le transporteur de bénéficier des limitations de responsabilité. Selon d'autres représentants, les limitations de responsabilité ne devaient cesser d'être applicables que dans le cas du fait intentionnel, car une règle visant un fait « téméraire » serait vague et d'une application difficile.

24. Il a été suggéré que la question soit résolue d'une autre façon : en élevant la limite supérieure de la responsabilité et en supprimant toute disposition visant à écarter l'application de cette limite. On a fait observer que, pour que cette proposition d'une limitation « irréfragable » soit acceptable, il faudrait que le plafond de responsabilité soit suffisamment élevé.

25. Les effets d'une fausse déclaration de la part du chargeur quant à la nature et à la valeur des marchandises ont été aussi examinés par le Groupe de travail compte tenu de l'article 2 h du Protocole de Bruxelles de 1968, qui prévoit que le transporteur ne sera en aucun cas responsable pour perte ou dommage causé aux marchandises si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. On a fait valoir que cette règle était trop stricte si on l'appliquait à la lettre, car elle dégageait le transporteur de toute responsabilité pour faute de sa part. On a dit qu'il conviendrait d'interpréter la règle comme signifiant qu'une fausse déclaration du chargeur aurait seulement pour effet d'invalider cette déclaration pour ce qui était de la nature et de la valeur des marchandises. On a également suggéré que la question soit réglée selon les règles du droit national.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

26. Après avoir examiné les différentes solutions possibles à la question de la limitation de responsabilité du transporteur, le Groupe de travail a décidé de constituer un Groupe de rédaction chargé de préparer des textes à ce sujet ainsi que sur les autres points

qui devaient être examinés à la cinquième session⁸. Le rapport du Groupe de rédaction sur la limitation de responsabilité du transporteur, sous réserve de deux modifications que le Groupe de travail⁹ a apportées au texte du projet de dispositions proposé, est ainsi conçu :

PREMIÈRE PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION :
LIMITATION DE RESPONSABILITÉ PAR UNITÉ

1. Le projet qui figure ci-après a été établi compte tenu des décisions suivantes du Groupe de travail :

a) Le Groupe de travail a décidé de maintenir le double système de limitation de responsabilité institué à l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968, aux termes duquel la limite de responsabilité du transporteur est fixée sur la base d'un montant déterminé : 1) par colis ou unité; ou 2) par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) Le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait tenir compte de l'emploi de conteneurs dans la Convention et il a décidé en conséquence de maintenir le principe posé à l'alinéa c de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968, selon lequel on reconnaît effet à l'énumération dans le connaissance des colis ou unités inclus dans le conteneur. Le Groupe de travail a décidé également qu'un engin tel qu'un conteneur, lorsqu'il est fourni par le chargeur, devrait être considéré comme un colis distinct; cette règle devrait être applicable que les colis ou unités aient ou non été énumérés dans le connaissance.

2. Eu égard à ces objectifs, le Groupe de rédaction recommande le texte suivant :

Article A

1. La responsabilité du transporteur pour les pertes ou les dommages causés aux marchandises sera limitée à une somme équivalente 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.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 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 connaissance comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises incluses 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.

⁸ Le Groupe de rédaction était composé des représentants de l'Argentine, des États-Unis d'Amérique, de la France, de l'Inde, du Japon, du Nigéria, de la Norvège, de la République-Unie de Tanzanie, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques. Le Groupe de rédaction a élu M. E. Chr. Selvig (Norvège) président.

⁹ Les modifications apportées par le Groupe de travail sont les suivantes : a) la disposition qui figurait initialement au paragraphe 5 de l'article A est devenue l'article C; de ce fait, le paragraphe 6 de l'article A a été renuméroté paragraphe 5; b) les crochets qui entouraient le paragraphe 1 de l'article B ont été supprimés. Les raisons pour lesquelles on avait utilisé des crochets sont exposées au paragraphe 12 du rapport du Groupe de rédaction. Le Groupe de travail a également décidé de supprimer la phrase suivante, qui était auparavant la deuxième phrase du paragraphe 3 de l'article B : « Il est entendu toutefois qu'un montant supplémentaire peut être mis à la charge du transporteur ou desdites personnes conformément aux dispositions du paragraphe [5] de l'article [A] » (qui figure désormais dans le texte comme article C).

3. Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

4. La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'État 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'État intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention.

[5. Une limitation de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1 peut être fixée par convention entre le transporteur et le chargeur.]

Article B

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages (ou de retards) des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, 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 du transporteur, ce préposé, 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 C

Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité établie au paragraphe 1 de l'article A s'il est prouvé que le dommage résulte d'un dol du transporteur ou de l'un de ses préposés dans l'exercice de ses fonctions. Le préposé ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en cas de dol de sa part.

Notes sur le projet de dispositions proposé

3. Pour ce qui est du paragraphe 1 de l'article A, le Groupe de rédaction a envisagé la possibilité de rédiger un texte plus détaillé visant à faire une distinction nette entre la responsabilité pour : 1) la perte totale ou partielle des marchandises; et 2) des dommages causés à la totalité ou à une partie des marchandises. Il a été décidé cependant que le texte actuel est satisfaisant et qu'un projet plus détaillé ne représenterait pas une amélioration par rapport au texte du Protocole de Bruxelles.

4. Le paragraphe 2 de l'article A permet de définir avec davantage de précision la formule du « colis ou unité de chargement » prévue au paragraphe 1 et n'exclut pas un recours à la formule fondée sur le poids brut. Ce paragraphe vise le principal objectif fixé à l'alinéa c de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968, qui est d'éviter que la responsabilité du transporteur ne se trouve réduite lorsque divers colis sont groupés dans des conteneurs. Ce paragraphe prévoit également que, lorsque le conteneur lui-même est perdu ou endommagé, ce conteneur est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

5. Les représentants du Nigéria et de la Norvège ont réservé leur position en ce qui concerne les paragraphes 1 et 2 de l'article A et ont proposé de remplacer ces paragraphes par la disposition suivante :

« La responsabilité du transporteur pour la perte ou les dommages causés aux marchandises sera limitée à une somme équivalente à [...] francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. »

6. Le paragraphe 3 de l'alinéa A suit le texte de la première phrase de l'alinéa d de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968.

7. Le paragraphe 4 de l'article A vise les questions qui font l'objet de la deuxième phrase de l'alinéa d de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968. Le Groupe de rédaction a noté

qu'aux termes du Protocole de Bruxelles la date de conversion de la somme octroyée en réparation est déterminée par la loi de la juridiction saisie. Dans un souci d'uniformité, le texte proposé précise que la conversion aura lieu à la date à laquelle est rendu le jugement ou la sentence arbitrale. Le projet prévoit également que la conversion dans la monnaie nationale de l'État de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi se fera sur la base du cours officiel de cette monnaie. Un représentant a réservé sa position en ce qui concerne l'inclusion dans le projet d'une disposition prévoyant que la conversion doit se faire sur la base d'un cours officiel de cette monnaie.

8. Le Groupe de rédaction a envisagé la possibilité d'inclure dans le projet une disposition qui fixerait la date de conversion en monnaie nationale lorsque les parties parviennent à un règlement sans avoir recours à une procédure judiciaire ou arbitrale. Le Groupe de rédaction n'a pas retenu cette possibilité. Il convient de noter à ce propos que la méthode adoptée par le Groupe de rédaction qui a été de n'envisager que les situations où une procédure judiciaire ou arbitrale a été engagée, suit les précédents établis par les autres conventions en la matière.

9. Le paragraphe 5 de l'article A précise que le transporteur et le chargeur peuvent, par voie d'accord, relever la limite de responsabilité du transporteur. Ce paragraphe suit, pour l'essentiel, la première partie de l'alinéa *a* de l'article 2 et l'alinéa *g* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles. Cette disposition est placée entre crochets car il se peut qu'elle ne soit pas nécessaire eu égard à la règle générale concernant le droit du transporteur d'accepter un relèvement de sa responsabilité qui est énoncée à l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924. Cette disposition entre crochets a cependant été incluse dans le texte en attendant qu'une décision soit prise sur les dispositions de caractère général concernant le droit du transporteur d'accroître sa responsabilité.

10. Le Groupe de rédaction est parvenu à la conclusion qu'il n'est pas nécessaire d'énoncer une règle concernant les conséquences, sur le plan de la preuve, d'une déclaration ou autre convention concernant la valeur des marchandises (alinéa *f* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles).

11. Le Groupe de rédaction a également examiné la question de savoir s'il conviendrait de maintenir une règle comme celle qui est énoncée à l'alinéa *h* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles, qui est ainsi conçu : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. » Le Groupe de rédaction a considéré qu'une règle telle que celle de l'alinéa *h* de l'article 2 du Protocole pourrait être interprétée comme signifiant que, lorsque le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de la nature ou de la valeur des marchandises, le chargeur ne peut même pas obtenir réparation pour une partie de la perte qu'il a subie si la perte a résulté d'une faute du transporteur. A ce propos, le Groupe de rédaction est parvenu à la conclusion que ce problème relève des règles générales du droit de chaque pays qui considéreraient comme dépourvue d'effet toute convention visant à fixer une valeur plus élevée par suite d'une fausse déclaration.

12. Le paragraphe 1 de l'article B du projet est placé entre crochets car il n'a pas été examiné par le Groupe de travail, et le Groupe de rédaction n'avait donc pas mandat pour examiner la règle qui y est énoncée. Cette disposition fait partie intégrante du Protocole de Bruxelles de 1968 (par. 1 de l'article 3), et il a été convenu qu'elle devait provisoirement figurer dans le texte pour présenter un projet qui soit aussi complet que possible¹⁰.

13. Le paragraphe 2 de l'article B du projet est inspiré, d'une façon générale, du texte du paragraphe 2 de l'article 3 du Protocole

de Bruxelles de 1968. Ce paragraphe comporte cependant des dispositions conformes à l'article C de ce projet en ce sens que le préposé n'est en droit d'invoquer la limitation de responsabilité que s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions.

14. Le paragraphe 3 de l'article B reprend l'essentiel du paragraphe 3 de l'article 3 du Protocole de Bruxelles de 1968.

15. L'article C prévoit les cas dans lesquels la limitation de responsabilité n'est pas applicable. Cet article s'écarte du texte des articles 2, *e*, et 3 4) du Protocole de Bruxelles de 1968, en ce sens qu'aux termes de l'article C le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité pour les actes de ses préposés lorsque ces actes résultent d'un dol de leur part. La notion de « dol » a été retenue comme étant le compromis le plus acceptable pour établir un critère permettant de déterminer les actes excluant l'application de la limitation de responsabilité.

D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

27. Le Groupe de travail a examiné le rapport précité du Groupe de rédaction¹¹. Ce rapport, y compris le projet de dispositions proposé, a été approuvé par la majorité des membres du Groupe de travail.

28. Les observations, propositions et réserves ci-après ont été formulées à propos de plusieurs paragraphes du projet de dispositions proposé :

a) En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article A, un représentant a réservé sa position et a proposé comme variante le texte suivant :

« Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, la somme par colis ou unité de chargement mentionnée au paragraphe 1 ne servira pas de base pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur ou de ses préposés, ou du navire. »

b) En ce qui concerne le paragraphe 4 de l'article A un représentant a réservé sa position et a déclaré qu'une telle disposition créerait des litiges car elle ouvrirait la porte à de nombreux différends. Ce représentant a déclaré que la disposition en question ne prévoyait pas la conversion en une monnaie nationale, comme cela est le cas dans la Convention de Varsovie et dans d'autres conventions.

c) Plusieurs représentants ont réservé leur position au sujet de l'article C. Il a été dit que cette disposition créerait de nombreuses complications et qu'elle était excessivement sévère pour le transporteur car elle le rendait indirectement responsable du dol causé par ses préposés. Quelques représentants ont manifesté leur préférence pour la formule retenue dans les articles 2, *e*, et 3 4) du Protocole de Bruxelles de 1968. Les observateurs d'organisations internationales non gouvernementales ont été favorables au maintien des dispositions figurant dans le Protocole de Bruxelles de 1968 et ont déclaré que l'expression « dans l'exercice de leurs fonctions » soulèverait de graves difficultés d'interprétation et que de nombreux litiges ne manqueraient pas de s'ensuivre. Ils ont également été d'avis que les dispositions proposées allaient à l'encontre de la ten-

¹⁰ Voir plus haut, note 9.

¹¹ Voir plus haut, note 9.

dance contemporaine, qui est d'établir des limites « irréfragables » et qu'elles conduiraient à exiger des primes d'assurance pous élevées qu'à l'heure actuelle. On a fait observer que cette disposition était le résultat des négociations qui avaient eu lieu au Groupe de rédaction, telles qu'elles sont consignées au paragraphe 15 du rapport du Groupe de rédaction à ce sujet. Deux représentants ont estimé que cet article pourrait n'être pas nécessaire si l'on fixait en définitive une limite de responsabilité suffisamment élevée à l'article A, l'un d'entre eux a cependant manifesté son désaccord avec les conclusions des observateurs concernant l'augmentation des primes d'assurance. Un autre représentant a été d'avis que cet article devait être limité aux dommages causés intentionnellement. Cependant, les membres du Groupe de travail ont généralement été favorables à cet article, qui apportait au problème une solution de compromis appropriée.

29. Un représentant, appuyé par un autre représentant, a proposé d'ajouter trois nouveaux paragraphes au texte de l'article A du projet de dispositions proposé. Ces paragraphes se lisaient comme suit :

« 6. Lorsque le chargeur a déclaré la valeur des marchandises avant leur réception par le transporteur et que cette déclaration a été insérée dans le connaissement, les limites de responsabilité prévues au paragraphe 1 ne seront pas applicables et une telle déclaration insérée dans le connaissement constituera une présomption, jusqu'à preuve contraire, de la valeur desdites marchandises.

« 7. Le transporteur ne sera aucunement responsable de la perte ou des dommages causés aux marchandises si le chargeur a indiqué dans le connaissement une valeur qu'il savait être notablement supérieure à la valeur véritable des marchandises.

« 8. Le transporteur ne sera aucunement responsable de la perte ou des dommages causés aux marchandises si le chargeur n'a pas indiqué par écrit la nature exacte (ou la description) de la valeur desdites marchandises avant leur réception par le transporteur. »

Le représentant qui a présenté cette proposition a déclaré que ces paragraphes fixeraient les principes généraux à suivre concernant la déclaration de la valeur des marchandises par le chargeur et qu'ils visaient à empêcher le chargeur de faire sciemment de fausses déclarations. D'un autre côté, tous les autres représentants qui ont pris la parole à ce sujet se sont prononcés contre l'inclusion de ces paragraphes. Il a été dit que ces paragraphes créeraient davantage de problèmes qu'ils n'en résoudraient. On a fait observer également que les questions concernant de fausses déclarations de la part du chargeur, par exemple lorsque le chargeur fait sciemment une fausse déclaration sur la valeur des marchandises, devraient être réglées par les droits nationaux. Un représentant a déclaré qu'il était hostile à ce qui représentait essentiellement, à son avis, une disposition de caractère pénal. On a signalé aussi que le Groupe de rédaction avait examiné soigneusement la possibilité d'inclure une telle disposition dans le texte mais qu'il l'avait écartée (par. 10 et 11 de la première partie du rapport du Groupe de rédaction).

II. — Transbordement

A. — INTRODUCTION

30. Les problèmes posés par le transbordement ont été examinés dans la deuxième partie du rapport du Secrétaire général¹². Dans le rapport, les problèmes juridiques et les solutions possibles ont été analysés dans le contexte des deux situations suivantes :

a) Dans la première situation, qui se caractérise par le « connaissance direct » type, le transbordement à la charge d'un deuxième transporteur est expressément convenu au moment de l'expédition. Par exemple, un expéditeur de Bombay qui envoie des marchandises à Tokyo peut passer, avec un transporteur contractant, un contrat prévoyant le transport des marchandises sur son navire jusqu'à Sydney, et le transbordement des marchandises, à Sydney, à la charge d'un transporteur subséquent qui assurera le voyage de Sydney à Tokyo. Dans ce cas, le recto du connaissement porterait les mentions suivantes : « Port de chargement : *Bombay*; Port de déchargement : *Sydney*; Destination finale : *Tokyo* ». Il était, en outre, noté dans le rapport qu'un connaissement de ce genre contient en général des clauses stipulant que, en ce qui concerne le transport des marchandises au-delà du port de déchargement du navire (c'est-à-dire Sydney), le transporteur contractuel n'agit que comme mandataire, et n'est pas responsable de la perte ou du dommage même s'il a encaissé le fret pour la totalité du transport.

b) Dans la deuxième situation, le transbordement n'est pas expressément prévu dans le contrat de transport. Par exemple, dans le cas de marchandises expédiées de Bombay, leur destination finale étant Tokyo, le recto du connaissement porterait les mentions suivantes : « Port de chargement : *Bombay*; Port de déchargement : *Tokyo* ». Toutefois, il était noté dans le rapport que le connaissement contenait habituellement une clause générale aux termes de laquelle « qu'il en soit expressément convenu ou autrement, le transporteur avait la faculté de transporter les marchandises à leur port de destination par des navires appartenant soit au transporteur, soit à d'autres », la responsabilité du transporteur contractuel étant « limitée à la partie du transport exécuté par lui-même sur des navires opérant sous sa direction ».

31. Il était noté dans le rapport du Secrétaire général que ni la Convention de Bruxelles de 1924, ni le Protocole de Bruxelles de 1968 ne contiennent de dispositions relatives à l'effet de ces clauses de transbordement. Par exemple, dans le cas de marchandises expédiées du port A (par exemple Bombay), transportées à la charge d'un autre transporteur au port B (par exemple Sydney) et déchargées à leur destination finale au port C (par exemple Tokyo), les questions suivantes ont été examinées : 1) La responsabilité du transporteur contractuel doit-elle prendre fin au point

¹² A/CN.9/76/Add.1, deuxième partie; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).

de transbordement (port B), ou doit-elle rester engagée jusqu'au port de destination finale (port C)? 2) Quelles règles doivent régir la responsabilité du transporteur subséquent en ce qui concerne le transport du port B au port C? Par exemple, si l'État du port A est partie à la Convention internationale mais l'État du port B ne l'est pas, une disposition du connaissement indiquant que le transport initial prend fin au port B implique-t-elle que la Convention n'est pas applicable au transport du port B au port C? 3) Si la Convention est applicable pendant toute la durée du transport, le transporteur subséquent (et plus particulièrement le transporteur final, ou transporteur qui effectue la livraison) doit-il, aux termes des dispositions de la Convention, être responsable du transport de B à C vis-à-vis du propriétaire de la marchandise? Ou bien le transporteur qui effectue la livraison doit-il être responsable du transport de A à C, sous réserve de remboursement par le transporteur contractuel (ou un transporteur intermédiaire) de la perte que ce dernier a causée?

32. Le rapport du Secrétaire général (deuxième partie, par. 20 à 26) analysait la réglementation contenue dans les conventions internationales régissant les transports par air (Convention de Varsovie), par route (Convention CMR) et par chemin de fer (Convention CIM) en ce qui concerne les questions ci-dessus. Il présentait (*id.*, par. 35 à 40) des variantes de projets de textes concernant les règles relatives à la durée de la responsabilité du transporteur qui avaient été élaborées par le Groupe de travail à sa troisième session¹³. Selon la première variante (variante A), le transporteur contractuel serait responsable aux termes de la Convention pour le transport depuis le port d'expédition (port A) jusqu'au port de destination finale (port C), dans le cas du « connaissement direct » type qui est décrit au paragraphe 30, *a*, ci-dessus, ainsi qu'après le transbordement lorsque le contrat comporte la clause générale « facultative » décrite au paragraphe 30, *b*, ci-dessus. Selon une deuxième variante (variante B), le transporteur contractuel ne serait responsable pour la totalité du transport que si le transbordement fait l'objet d'une clause générale « facultative » aux termes de ce projet; la responsabilité du transporteur contractuel prendrait fin lorsque le transbordement a été effectué conformément à un arrangement expressément prévu dans le connaissement — comme c'est le cas pour le connaissement direct décrit au paragraphe 30, *b*. Le rapport contenait également (*id.*, par. 41) un projet de disposition sur la responsabilité des transporteurs subséquents aux termes de la Convention.

B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

33. Les membres du Groupe de travail ont discuté de la responsabilité du transporteur contractuel après transbordement dans le cas des deux types d'arrangements exposés plus haut, aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 30. Ils ont étudié en premier lieu le transbor-

dement effectué par le transporteur contractuel en vertu d'une clause générale « facultative ». (Voir plus haut l'alinéa *b* du paragraphe 30.) Il a été généralement admis que, si un tel transbordement, effectué dans des circonstances raisonnables, pouvait être autorisé aux termes du contrat, le transporteur contractuel devait néanmoins demeurer responsable envers le propriétaire des marchandises, conformément aux règles de la Convention, pour la totalité du transport. Si les marchandises étaient endommagées après ce transbordement, le coût du remboursement au propriétaire des marchandises ne demeurerait pas à la charge du transporteur contractuel, puisque ce dernier aurait normalement un droit de recours contre le transporteur réel (parfois appelé « transporteur précédent » ou « transporteur subséquent »).

34. En ce qui concerne les cas où le transbordement pour une partie déterminée du transport avait été expressément convenu dans le contrat de transport (comme c'est le cas pour le connaissement direct défini à l'alinéa *a* du paragraphe 30), plusieurs représentants ont exprimé l'opinion que la responsabilité du transporteur contractuel devait prendre fin lors du transbordement. On a signalé qu'aucune règle de droit n'obligeait les transporteurs à émettre des connaissements directs. Si le transporteur contractuel était rendu responsable pour la totalité du transport, le transporteur pourrait refuser d'établir de tels connaissements; en conséquence, un document qui s'était révélé utile pour le transfert et le financement de marchandises en cours de transport par mer risquerait de ne plus être pleinement utilisable.

35. Plusieurs représentants ont été d'avis que ces craintes ne se matérialiseraient pas. Le transporteur contractuel continuerait à trouver financièrement et commercialement avantageux d'établir des connaissements directs. Dans les cas où les marchandises seraient endommagées après le transbordement, le transporteur contractuel, même s'il devait rembourser le chargeur, serait en droit de demander remboursement au transporteur effectif. En cas de pluralité de transporteurs, il était de meilleure politique pour ceux-ci de se charger de répartir les pertes entre eux que d'obliger le chargeur à essayer de découvrir à quel stade les dommages s'étaient produits et à adresser une réclamation au transporteur réel qui n'avait peut-être jamais eu de rapports avec le chargeur et qui pouvait affirmer que les marchandises avaient été endommagées avant le transbordement. A ce propos, on a appelé l'attention sur l'emploi de plus en plus fréquent des conteneurs, qui rendait encore plus difficile pour le chargeur de déterminer quel était celui d'une série de transporteurs qui était responsable des dommages causés aux marchandises.

36. En réponse à cet argument, on a fait observer que la règle générale relative à la charge de la preuve que le Groupe de travail avait adoptée aiderait le chargeur dans les cas où il ne savait pas lequel d'une série de transporteurs était responsable des dommages causés aux marchandises, mais des doutes ont également été exprimés quant aux services que pourrait rendre à cet égard la règle de la preuve.

¹³ Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session, par. 14.

37. Le Groupe de travail a examiné aussi la question de la responsabilité du transporteur réel. Il a été généralement reconnu que, dans les deux types de transbordement examinés plus haut, le transporteur réel devait être responsable envers le propriétaire des marchandises, conformément à la Convention, du dommage ou de la perte causé aux marchandises alors qu'il en avait la garde. Dans les cas où le transporteur contractuel était également responsable, le propriétaire des marchandises pourrait choisir auquel des deux présenter sa réclamation, mais il ne pourrait évidemment pas être indemnisé deux fois pour une même perte.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

38. Il a été généralement admis que, malgré des divergences de vues sur certains aspects de la question, il y avait néanmoins une base d'accord assez large pour que le Groupe de travail soit fondé à renvoyer la question au Groupe de rédaction. Après avoir examiné la question, le Groupe de rédaction a présenté le rapport ci-après :

DEUXIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : TRANSBORDEMENT

1. Le Groupe de rédaction s'est acquitté de sa tâche en se fondant sur les bases suivantes : a) le Groupe de travail a décidé que le transporteur contractant est responsable de la totalité du transport même si, conformément à une clause d'option de transbordement, il a confié l'exécution d'une partie du transport à une autre personne; b) au Groupe de travail, des opinions divergentes ont été exprimées quant à la question de savoir si la même règle doit s'appliquer même si le contrat de transport prévoit qu'une partie déterminée du transport auquel s'applique le contrat est exécutée par un autre transporteur. Au cours des négociations qui ont eu lieu au Groupe de rédaction, il est apparu qu'un consensus général pourrait être réalisé au sujet des règles applicables dans ces deux cas sur la base des projets de dispositions ci-après.

2. Le Groupe de rédaction recommande les dispositions suivantes relatives au transbordement :

Article D

1. Lorsque le transporteur exerce une option prévue dans le contrat de transport selon laquelle il peut confier l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un autre transporteur (le transporteur réel), le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente convention.

2. Le transporteur réel est lui aussi responsable du transport effectué par lui conformément aux dispositions de la présente convention.

3. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur et du transporteur réel ne dépasse pas les limites prévues dans la présente convention.

4. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à un droit de recours existant entre le transporteur et le transporteur réel.

Article E

1. Lorsque le contrat de transport prévoit qu'une partie déterminée du transport auquel s'applique le contrat est effectuée par une personne autre que le transporteur (connaissance directe), la responsabilité du transporteur et du transporteur réel est déterminée conformément aux dispositions de l'article D.

2. Toutefois, le transporteur peut s'exonérer lui-même de la responsabilité de la perte, de l'avarie (ou du retard) des marchandises qui ont été causés par des événements qui se sont produits alors que le trans-

porteur réel avait la garde des marchandises, étant entendu qu'il incombe au transporteur de prouver que ladite perte, ladite avarie (ou ledit retard) ont été ainsi causés*.]

Notes sur le projet de dispositions proposé

3. En ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article D, le Groupe de rédaction recommande que les termes « transporteur » et « transporteur réel » soient définis expressément dans l'article premier de la Convention. Le « transporteur » serait défini comme la personne qui a conclu le contrat avec le chargeur; le « transporteur réel » serait défini comme tout autre transporteur participant à l'exécution du transport.

4. Le paragraphe 2 de l'article D est conçu de manière à assurer au propriétaire des marchandises le droit d'intenter une action contre le transporteur réel aussi bien que contre le transporteur contractant, à condition que la perte ou l'avarie se soit produite alors que le transporteur réel avait la garde des marchandises.

5. Les paragraphes 3 et 4 ne nécessitent pas d'explications.

6. Le paragraphe 1 de l'article E (sous réserve de l'exception faite au paragraphe 2) rend applicables les règles de l'article D, en vertu desquelles (entre autres) le transporteur est responsable de la totalité du transport (par. 1) et le transporteur « réel » est responsable du transport effectué par lui, dans les cas où le transbordement est expressément convenu dans le connaissance (connaissance directe).

7. Le paragraphe 2 de l'article E prévoit que le transporteur contractant est exonéré de sa responsabilité s'il prouve que la perte ou l'avarie (ou le retard) ont été causés par des événements qui se sont produits alors que le transporteur réel avait la garde des marchandises. Cette disposition a été acceptée comme faisant partie d'un compromis entre diverses opinions exprimées au Groupe de travail au sujet de la réglementation de la responsabilité des transporteurs en cas de transport sous connaissance directe.

D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

39. Le Groupe de travail a examiné le rapport présenté du Groupe de rédaction et a approuvé l'article D du projet de dispositions proposé.

40. En ce qui concerne l'article D, un représentant a indiqué que, selon lui, l'expression « transporteur réel » devait s'entendre du transporteur substitué au transporteur contractuel pour l'exécution de la totalité ou d'une partie du contrat de transport. Ce terme devrait être défini à l'occasion de l'étude des définitions qui serait faite au cours de la prochaine session.

41. En ce qui concerne l'article E du projet de texte proposé par le Groupe de rédaction, des objections au paragraphe 2 de cet article ont été soulevées par de nombreux représentants. On a fait valoir que cette disposition n'était pas, en fait, un compromis, comme il était dit au paragraphe 7 des notes du Groupe de rédaction (par. 38 ci-dessus), mais qu'elle représentait le point de vue des représentants qui étaient d'avis de permettre au transporteur contractuel de limiter sa responsabilité en cas de transport sous connaissance-

* Le texte a été placé entre crochets à la suite d'une décision du Groupe de travail. Voir ci-après le paragraphe 43.

ment direct à une partie seulement du transport. On a dit qu'un tel résultat ne correspondrait pas au résultat escompté par le chargeur auquel le transporteur contractuel délivrait le connaissement direct.

42. D'un autre côté, d'autres représentants ont déclaré que l'article E offrait des avantages importants aux propriétaires des marchandises pour les raisons ci-après : a) les dispositions de cet article permettraient de continuer à utiliser le connaissement direct sans obliger chaque transporteur à émettre un connaissement pour la partie du transport qu'il effectue; le chargeur pourrait ainsi obtenir un connaissement négociable qui couvrirait la totalité du transport; b) en outre, le transporteur contractuel ne serait exonéré de sa responsabilité que s'il prouvait que les événements ayant causé la perte s'étaient produits alors que les marchandises se trouvaient en la garde du transporteur réel; c) de plus, selon les dispositions de l'article E, le transporteur serait également responsable en cas de perte ou de dommages survenant pendant toute la durée des opérations de fin de transport au port de transbordement, ce qui ne serait pas le cas s'il estimait ne pas pouvoir assumer la responsabilité des marchandises pendant le transport subséquent et émettait en conséquence un connaissement couvrant exclusivement le transport jusqu'au port de transbordement. Toutefois, plusieurs autres représentants ont été d'avis que le transporteur était responsable des marchandises au port de transbordement jusqu'à ce qu'elles aient été prises en charge par le transporteur réel.

43. Vu l'opposition que suscitait le paragraphe 2 de l'article E, quelques représentants ont été d'avis de le supprimer, tandis que d'autres ont suggéré de le placer entre crochets, de façon qu'une règle sur la question puisse être reformulée à une session ultérieure du Groupe de travail. D'autres représentants ont déclaré que, si l'on décidait d'utiliser des crochets, il faudrait mettre tout l'article E entre crochets, puisqu'il était entendu que plusieurs membres du Groupe de rédaction n'avaient accepté le paragraphe 1 de l'article E qu'à condition que cet article comprenne le paragraphe 2. On a fait observer toutefois que, comme la majorité des membres du Groupe de travail n'approuvait pas le paragraphe 2 de l'article E tel qu'il était actuellement libellé, le fait de placer cet article entre crochets risquait de donner à tort l'impression d'une approbation conditionnelle. Un représentant, appuyé par d'autres, a déclaré que, si toute la question était rouverte, il préférerait voir utiliser l'expression « se dégager » au lieu de « s'exonérer » à la première ligne du paragraphe 2 de l'article E. Il a été décidé que le rapport du Groupe de rédaction serait conservé tel qu'il avait été présenté au Groupe de travail (le texte de l'article E étant cependant placé entre crochets), mais qu'il serait consigné que les membres du Groupe de travail hostiles au paragraphe 2 de l'article E étaient plus nombreux que ceux qui étaient favorables à son maintien.

44. Un représentant a présenté, pour remplacer le paragraphe 2 de l'article E, une disposition qui pourrait être considérée comme un compromis lorsque le

Groupe de travail, lors d'une session ultérieure, prendrait une décision définitive sur la question. La disposition proposée par ce représentant se lisait comme suit :

Article E

2. Le transporteur peut s'exonérer lui-même de la responsabilité de la perte ou des dommages causés aux marchandises par des événements qui se sont produits alors que le transporteur réel avait la garde desdites marchandises, sous réserve des conditions suivantes :

A. 1) Lorsque le transporteur réel a été tenu responsable des dommages causés aux marchandises et que le jugement a été exécuté, ou

2) Lorsqu'une procédure judiciaire a été régulièrement intentée contre le transporteur réel à la requête du chargeur ou du destinataire conformément à l'article (), ou

3) Lorsqu'une procédure arbitrale a été régulièrement intentée contre le transporteur réel à la requête du chargeur ou du destinataire, conformément à l'article ().

B. C'est au transporteur qu'il incombe de prouver que la perte ou les dommages ont été ainsi causés.

III. — Déroutement

A. — INTRODUCTION

45. Il était noté dans le deuxième rapport du Secrétaire général (troisième partie) consacré à l'analyse de cette question, que le paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 prévoit que le transporteur « ne sera responsable d'aucune perte ou dommage » résultant : 1) d'un « déroutement raisonnable »; ou 2) d'un « déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer »¹⁴. Ces deux dispositions semblaient soulever des problèmes distincts.

46. En ce qui concerne la première de ces deux dispositions, il était noté que la règle exonérant le transporteur de responsabilité pour tout « déroutement raisonnable » s'était révélée difficile à interpréter et à appliquer. L'une des raisons en était que l'itinéraire du transport n'était généralement pas précisé; il était donc difficile, à la base, de définir le moment à partir duquel il y a « déroutement ». Il était également noté que la conséquence matérielle la plus grave d'un déroutement était que les marchandises arrivaient en retard; ce retard pouvait causer : a) un dommage matériel aux marchandises (par exemple, les denrées périssables peuvent arriver en mauvais état); ou b) une perte pécuniaire distincte du dommage matériel (par exemple, perte résultant de l'impossibilité d'utiliser ou de revendre les marchandises). Il était noté dans le rapport que la Convention de Bruxelles de 1924 ne contient aucune disposition concernant la responsabilité du transporteur maritime en cas de retard, et l'attention était

¹⁴ A/CN.9/76/Add.1, troisième partie; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).

appelée sur la suggestion tendant à ce que la question du retard soit examinée séparément par le Groupe de travail¹⁵.

47. A propos de la disposition du paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de 1924 exonérant le transporteur de sa responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant d'un « déroutement raisonnable » (par opposition à la disposition concernant la tentative de sauvetage de vies et de biens en mer), le rapport du Secrétaire général attirait l'attention sur d'autres solutions possibles, parmi lesquelles : 1) le déroutement à certaines fins précises serait, sauf preuve contraire, présumé déraisonnable (par. 33); 2) une disposition suivant laquelle il appartiendrait au transporteur de prouver que le déroutement était raisonnable (par. 34); et 3) la suppression de la disposition générale précitée concernant le déroutement établie au paragraphe 4 de l'article 4 dans le cadre de l'examen d'une disposition concernant la responsabilité du transporteur en cas de retard (par. 35 et 36)¹⁶.

48. A propos de cette troisième solution, l'attention était appelée sur la règle générale concernant la responsabilité et la charge de la preuve, telle qu'elle avait été approuvée par le Groupe de travail à sa quatrième session¹⁷; cette règle est ainsi conçue :

« 1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises transportées si l'événement qui a causé la perte ou le dommage a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article [], à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. »

49. Il était noté que, en vertu de cette disposition, le transporteur serait responsable de toute perte ou dommage aux marchandises résultant du déroutement (ainsi que d'autres causes) à moins que le transporteur

¹⁵ Rapport du Secrétaire général sur la détermination des autres problèmes qu'il y aurait lieu d'étudier dans le domaine des connaissements maritimes, A/CN.9/WG.III/R.1, par. 6 à 8.

¹⁶ Il était noté dans le deuxième rapport du Secrétaire général (troisième partie, par. 31) que dans certains pays la notion de « déroutement » n'est pas limitée à une modification de l'itinéraire géographique normal, mais peut s'appliquer à divers types de manquements au contrat qui sont considérés comme assez graves pour que le transporteur perde la protection des clauses du connaissement ou des règles de La Haye (par exemple, limitation de responsabilité, délai de prescription pour intenter une action en justice). Selon le rapport, ces doctrines n'entraient pas dans le cadre du déroutement tel qu'il était envisagé actuellement et, afin d'assurer une application uniforme de la loi, il était suggéré (note 25) que les conséquences d'un manquement grave et intentionnel au contrat soient étudiées séparément dans le cadre des parties pertinentes de la Convention. Voir par exemple le deuxième rapport du Secrétaire général, première partie : limitation de responsabilité, section C 3 (par. 51 à 55) [cas de la perte ou du dommage causé intentionnellement ou par témérité]; quatrième partie : délai de prescription, section B 4 (par. 15 à 20) [réclamations fondées sur la responsabilité quasi délictuelle (*quasi delictual*) ou délictuelle].

¹⁷ Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session (A/CN.9/74), par. 28 et 36; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 1).

« prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pourraient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences ». La question était posée de savoir si des dispositions particulières concernant la responsabilité du transporteur en cas de déroutement et la charge de la preuve étaient nécessaires, en plus de la disposition générale susmentionnée concernant la responsabilité du transporteur, et si la question du déroutement pouvait être traitée dans le cadre de la question générale de la responsabilité en cas de retard.

B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

50. Le Groupe de travail a examiné les problèmes soulevés par l'article 4 4) de la Convention de Bruxelles, exposés dans le rapport du Secrétaire général (voir par. 45 à 49 ci-dessus).

51. Plusieurs représentants ont fait observer que la disposition de l'article 4 4) exonérant le transporteur de responsabilité en cas de « déroutement raisonnable » avait soulevé de nombreuses difficultés et n'était pas satisfaisante. Ces représentants ont noté que la règle générale en matière de responsabilité qui avait été adoptée par le Groupe de travail (voir par. 48 ci-dessus) permettrait de résoudre les problèmes visés par l'article 4 4) sans poser les difficultés d'interprétation qu'avait engendrées la disposition de la convention actuelle. Selon cette conception, le déroutement ne serait autorisé que dans la mesure où il satisfait au critère posé dans la règle générale concernant la responsabilité et la charge de la preuve. On a dit en outre qu'une disposition concernant le retard, qui pourrait être envisagée par le Groupe de travail à un stade ultérieur, permettrait de résoudre nombre des problèmes qui se posaient à propos du déroutement. Cependant, quelques représentants ont indiqué qu'ils préféreraient qu'une disposition particulière sur le déroutement soit introduite dans le texte.

52. Quelques représentants ont déclaré que, dans leur système de droit interne, l'expression « déroutement » servait à décrire de graves manquements au contrat en dehors même du cas d'un déroutement géographique (voir note 16 ci-dessus). Cependant, les membres du Groupe de travail ont généralement reconnu que l'on envisageait le déroutement au sens géographique. A ce propos, on a fait observer qu'il serait plus approprié de traiter des conséquences d'un grave manquement au contrat dans des dispositions concernant, entre autres, la limitation de responsabilité et le délai de prescription.

53. De nombreux représentants sont convenus que le déroutement proprement dit ne devrait pas faire l'objet d'un article distinct de la Convention, mais ils ont déclaré qu'il conviendrait cependant de conserver dans le texte une disposition concernant la responsabilité du transporteur en cas de sauvetage de vies ou de biens en mer. Le Groupe de travail a examiné les divers projets de texte sur cette question qui figuraient au paragraphe 40 de la troisième partie du deuxième rapport du Secrétaire général. Quelques représentants

ont également estimé que la disposition qui permettrait, entre autres, le déroutement pour sauver des vies et des biens en mer devrait traiter la dernière hypothèse de manière plus restrictive que la première.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

54. Après avoir été examinée par le Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction est ainsi conçu :

TROISIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : DÉROUTEMENT

1. Comme suite aux opinions exprimées au Groupe de travail, le Groupe de rédaction a examiné la question de savoir si une disposition distincte sur le déroutement géographique était nécessaire vu les règles générales relatives à la responsabilité du transporteur qui avaient été adoptées par le Groupe de travail. Les membres du Groupe de rédaction sont convenus qu'il n'était plus nécessaire d'avoir une disposition générale relative au déroutement géographique mais qu'une disposition particulière relative au sauvetage de vies et de biens en mer devait être ajoutée à l'article contenant les règles générales régissant la responsabilité du transporteur (de préférence sous la forme d'un nouveau programme 3) [A/CN.9/74 *, par. 28].

2. En conséquence, le Groupe de rédaction recommande la disposition ci-après :

Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou des dommages résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

55. Le Groupe de travail a adopté le rapport ci-dessus du Groupe de rédaction, y compris le projet de disposition proposée.

IV. — Délai de prescription

A. — INTRODUCTION

56. La quatrième partie du deuxième rapport du Secrétaire général a traité au délai de prescription applicable aux sanctions intentées contre le transporteur. Il était noté dans le rapport qu'une disposition sur ce sujet figurait au paragraphe 6 de l'article 3 (alin. 4) de la Convention de 1924 et que les paragraphes 2 et 3 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968 y avaient apporté certaines modifications.

57. Le rapport traitait des problèmes que posaient ces dispositions dans les domaines suivants : 1) ambiguïté en ce qui concerne l'application des dispositions relatives à la prescription dans le cas de réclamations

fondées sur le retard ou sur la responsabilité quasi délictuelle (par. 4 à 12); 2) applicabilité du délai de prescription à l'arbitrage (par. 13 et 14); 3) point de départ du délai de prescription, compte tenu en particulier des problèmes qui se sont posés lorsqu'une partie ou la totalité des marchandises sont perdues par le transporteur (par. 21 à 45); 4) durée du délai de prescription (par. 46 à 53); 5) modification du délai par voie d'accord (par. 54 à 62); et 6) délai applicable aux actions en indemnité intentées par le transporteur contre un tiers, par exemple contre un autre transporteur qui participe à l'exécution du contrat ou contre l'assureur (par. 63 à 67). Des projets de dispositions relatives à ces questions figuraient dans le rapport et étaient regrouper au paragraphe 68.

B. — DÉBATS DU GROUPE DE TRAVAIL

58. Le Groupe de travail a examiné les solutions envisagées dans les diverses propositions figurant dans le deuxième rapport du Secrétaire général. Le Groupe de travail a noté que certaines questions concernant le délai de prescription étaient liées entre elles, notamment la durée du délai de prescription de base, l'effet du dol ou autres fautes lourdes de la part du transporteur, le point de départ du délai de prescription et la suspension ou l'interruption possible du délai de prescription à la suite d'une réclamation écrite.

59. En ce qui concerne les types de réclamations auxquelles devraient s'appliquer les règles sur la prescription, la majorité des membres du Groupe de travail a été d'avis que le domaine d'application de la Convention de Bruxelles de 1924 (par. 6 de l'art. 3, alin. 4), tel qu'il avait été modifié par les paragraphes 2 et 3 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968, devrait être revu de façon à indiquer clairement que tous les types de réclamations du chargeur contre le transporteur, qu'elles soient fondées sur la responsabilité contractuelle ou quasi délictuelle, y étaient soumis. En ce qui concerne les réclamations fondées sur un dol du transporteur, quelques représentants ont noté que l'article 46 1), c, de la Convention CIM et l'article 32 1) de la Convention CMR prévoyaient un délai plus long pour ces réclamations, et ils ont suggéré que cette formule soit adoptée. Toutefois, cette opinion n'a pas été celle de la majorité des membres du Groupe de travail car la question de savoir si la perte avait résulté d'un dol ou d'une autre faute lourde risquait de susciter des différends; de tels différends nuiraient à la simplicité et à la sécurité qui devaient être le propre d'une règle sur la prescription.

60. Quelques représentants ont appuyé une proposition qui, se fondant sur les dispositions de l'article 46 3) de la Convention sur les transports par chemins de fer (CIM) et de l'article 32 2) de la Convention sur les transports par route (CMR), tendait à suspendre le cours de la prescription lorsqu'une réclamation est adressée par écrit au transporteur, jusqu'à ce que le transporteur ait rejeté cette réclamation par une notification écrite. De l'avis de certains de ces représentants, il était nécessaire de suspendre le délai

* Reproduit dans le présent volume, ci-dessus, deuxième partie, IV, 1.

de prescription afin de protéger le chargeur, en particulier lorsque le délai de prescription était relativement court. Selon un représentant, il était particulièrement souhaitable de prévoir à l'intention des États dont la législation était muette au sujet de l'interruption ou de la suspension du délai de prescription une disposition concernant la suspension du délai en cas de réclamation écrite. Un autre représentant a indiqué qu'il fallait prévoir une disposition pour les cas où les parties se seraient désistées d'une action en justice aux fins de négociations. Toutefois, la majorité des membres du Groupe de travail a été d'avis qu'il convenait de laisser au droit national le soin de régler la question de l'interruption ou de la suspension du délai. A cet égard, il a été noté qu'une disposition qui permettrait qu'une réclamation écrite entraîne la suspension du délai pourrait donner lieu à des litiges. On a également fait observer que cette disposition pourrait être de peu de valeur car, si le transporteur n'était pas disposé à accorder une prolongation du délai, il était probable qu'il rejetterait la réclamation automatiquement. On a noté aussi que, si une disposition de cette nature était adoptée, il faudrait également prévoir la durée maximum pour cette prolongation. On a également estimé qu'il faudrait préciser davantage le sens des termes suspension ou interruption.

61. En ce qui concerne la disposition relative à la prolongation du délai, telle qu'elle figure à l'article 3 2) du Protocole de Bruxelles de 1968, le Groupe de travail a décidé à l'unanimité que les parties devraient être autorisées à convenir d'une prolongation du délai. Il a été également décidé qu'il convenait de donner le même effet à la déclaration par laquelle le transporteur acceptait de prolonger le délai. La plupart des représentants ont été d'avis que cette déclaration ou cet accord devaient être faits par écrit. A cet égard, quelques représentants ont indiqué que le Groupe de travail devrait suivre de plus près la terminologie et la méthode employées dans le projet de convention concernant la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels élaborés par la CNUDCI (A/CN.9/73 *).

62. En ce qui concerne le point de départ du délai de prescription, on a généralement reconnu que, selon le régime de la présente Convention, les cas où les marchandises n'avaient pas été livrées ou avaient été perdues en totalité soulevaient des problèmes auxquels il fallait prêter attention.

63. Il a été convenu que, si le Protocole de Bruxelles de 1968 disposait que l'« action » devait être intentée avant l'expiration du délai de prescription, la même règle devrait être également appliquée aux procédures arbitrales.

64. En ce qui concerne la durée du délai de prescription, neuf représentants se sont déclarés en faveur d'un délai d'un an et six en faveur d'un délai de deux ans. Toutefois, quelques représentants qui préféreraient

un délai d'un an ont indiqué qu'ils étaient disposés, à titre de compromis, à accepter un délai de deux ans si ce délai était appuyé par la majorité.

C. — RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

65. Le Groupe de travail est parvenu à la conclusion qu'il ressortait de la discussion qu'il existait une base suffisante d'accord pour justifier le renvoi de la question au Groupe de rédaction. Celui-ci, ayant examiné la question, a présenté le rapport ci-après :

QUATRIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : DÉLAI DE PRESCRIPTION

1. Le Groupe de rédaction recommande d'adopter la disposition ci-après relative au délai de prescription :

Article F

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 ¹⁸, 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 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.

Notes sur le projet de disposition proposé

2. Les termes employés dans le paragraphe 1, « toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention », visent à indiquer clairement la portée étendue des règles de prescription de façon que celles-ci soient applicables à tous les types de réclamations, que ces dernières soient fondées sur la responsabilité contractuelle ou quasi délictuelle.

3. En ce qui concerne la durée du délai de prescription, les membres du Groupe de rédaction ont émis des avis différents quant à la question de savoir si le délai devait être d'un an ou de deux ans. En conséquence, les deux durées sont indiquées entre crochets. Au cours de la discussion entre tous les membres qui étaient présents à la séance, sept représentants ont exprimé l'opinion que le délai de prescription devait être d'un an. Six représentants ont estimé que le délai devait être de deux ans. En outre, deux représentants ont déclaré que, tout en préférant un délai d'un an, ils pouvaient accepter un délai de deux ans à titre de compromis.

4. Les paragraphes 1, a et 1, b, relatifs au point de départ du délai de prescription établissent une distinction entre : a) les

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 3.*

¹⁸ Voir ci-dessous, par. 72.

cas où une partie (ou la totalité) des marchandises ont été livrées; et b) tous les autres cas (par exemple, les cas où la totalité des marchandises sont perdues ou ne sont pas prises en charge par le transporteur).

5. On a noté que le paragraphe 2 était fondé sur les dispositions qui figurent dans les Conventions sur les transports par route (CMR) et sur les transports par chemin de fer (CIM). Une suggestion tendant à ce que le dernier jour du délai ne soit pas compris dans le délai n'a pas été adoptée, car on a estimé que cette solution n'était pas conforme à l'esprit de nombreux systèmes juridiques.

6. Le paragraphe 3, relatif à la prolongation du délai par une déclaration du transporteur ou par voie d'accord entre les parties, ne s'applique pas aux dispositions du contrat de transport, mais uniquement à une déclaration ou un accord postérieurs à l'événement qui a donné lieu à l'action. La majorité des membres du Groupe de rédaction appuient la deuxième phrase, qui prévoit que la déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit.

7. Le paragraphe 4 reprend la disposition de l'article 1 3) du Protocole de Bruxelles de 1968, si ce n'est que les mots « trois mois » y sont remplacés par les mots « [quatre-vingt-dix jours] ».

D. — EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

66. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Groupe de rédaction qui est reproduit ci-dessus. Le rapport du Groupe de rédaction, y compris le projet de dispositions proposé, a reçu l'approbation de la majorité du Groupe de travail.

67. Les observations et propositions suivantes ont été faites au sujet du projet de dispositions proposé :

a) Au sujet du paragraphe 1 de l'article F, un représentant a indiqué que le champ d'application de cette disposition devait être précisé eu égard à la disposition selon laquelle le délai de prescription ne s'applique qu'aux réclamations du chargeur contre le transporteur. Il a été noté que le délai de prescription applicable aux réclamations du transporteur contre le chargeur, par exemple les réclamations concernant le fret, étaient soumises à la législation nationale. Un autre représentant a fait observer que la Convention de Bruxelles de 1924 contenait une disposition relative à la responsabilité du chargeur vis-à-vis du transporteur, et il a déclaré qu'il serait regrettable que les réclamations du transporteur demeurent soumises aux différents délais de prescription prévus par les législations nationales.

b) Au sujet du même paragraphe, un représentant a déclaré que la notion de « procédure judiciaire » devait être précisée compte tenu du projet de convention de la CNUDCI concernant la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels (A/CN.9/73 *).

c) En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article F, un représentant a estimé que cette disposition devait être remaniée dans le sens des dispositions pertinentes

du projet de convention de la CNUDCI concernant la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels (1972)¹⁹.

d) Pour ce qui est de la durée du délai de prescription, l'observateur de l'Union internationale d'assurances transports, appuyé par l'observateur de la Chambre de commerce internationale, a émis l'opinion qu'il conviendrait de maintenir un délai de prescription d'une durée d'un an car un délai de deux ans conduirait à prolonger les négociations concernant les réclamations intéressant les marchandises. Un certain nombre de représentants ont déclaré toutefois qu'ils ne partageaient pas cette opinion. Un représentant a noté que les assureurs maritimes exigeaient par contrat que les chargeurs leur présentent leurs réclamations à bref délai et qu'à son avis les assureurs maritimes bénéficieraient d'un délai de prescription plus long puisqu'ils se trouvaient subrogés dans les droits des chargeurs pour les réclamations présentées aux transporteurs²⁰.

68. Un représentant a proposé d'ajouter le paragraphe ci-après à l'article F du projet de dispositions proposé :

« 5. Toute action intentée devant un tribunal compétent en vertu de l'article (X) de la présente Convention interrompt le délai de prescription devant toute autre juridiction qui pourrait être saisie en vertu de cet article. »

Le représentant qui a présenté cette proposition a déclaré que cette disposition accorderait un surcroît de protection au chargeur lorsque celui-ci engage une procédure judiciaire dans une juridiction et doit par la suite tenter une autre procédure dans une autre juridiction. En pareil cas, le cours du délai de prescription devrait être interrompu à la date à laquelle la première procédure judiciaire a été engagée. Ce représentant a admis qu'il y aurait lieu de modifier sa proposition pour la rendre applicable aux procédures arbitrales.

69. Un autre représentant, tout en convenant, d'une façon générale, de la nécessité d'une telle disposition, a proposé d'aborder ce problème sous un angle différent et il a suggéré d'ajouter à l'article F le projet de disposition ci-après :

« Toute procédure judiciaire ou arbitrale engagée devant une juridiction d'un autre État conformément aux articles (X) et (Y) de la présente Convention aura, dans tout État contractant, le même effet aux fins de l'interruption du délai de prescription que si la procédure judiciaire ou arbitrale avait été engagée dans cet État contractant. »

70. D'autres représentants ont manifesté leur intérêt pour ces propositions, mais ils ont fait valoir que la question devait être examinée soigneusement car ces propositions soulevaient des problèmes juridiques

¹⁹ L'article 21 2) de la Convention prévoit notamment que « le débiteur peut à tout moment, pendant le cours du délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier... » (A/CN.9/73).

²⁰ Voir également plus haut, par. 28.

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 3.*

nombreux et complexes qui ne pouvaient pas être examinés dans le temps qui restait avant la fin de la présente session du Groupe de travail. Quelques représentants étaient en principe opposés à ces propositions en raison des difficultés qu'elles soulevaient. Un représentant a fait observer que lesdites propositions pourraient prolonger indéfiniment le délai imparti pour l'introduction d'une nouvelle procédure devant une autre juridiction. Un autre représentant a été d'avis que les mots « interrompt » ou « interruption » pouvaient être interprétés de façon différente, particulièrement dans les États où cette notion propre aux pays de tradition romaniste n'était pas répandue. Un autre représentant a suggéré qu'il pourrait être nécessaire de prévoir les cas où une procédure judiciaire est intentée devant une juridiction incompétente. On a noté également que la formule retenue dans le projet de convention sur la prescription en cas de vente internationale d'objets mobiliers corporels préparé par la CNUDCI, dans lequel ces questions étaient traitées de manière approfondie (par exemple aux articles 15, 16 et 29), pourrait être utile pour élaborer des règles sur ces questions.

71. Il a été convenu que ces propositions devaient être examinées plus avant et qu'elles seraient abordées à une future session du Groupe de travail.

72. Au paragraphe 1, a, de l'article F, il est fait mention des actions fondées sur un retard, car ces actions doivent être soumises aux règles de prescription que la Convention énonce ou non une règle de responsabilité en cas de retard. Il a été néanmoins convenu que la question serait réexaminée lorsque le Groupe de travail aborderait l'étude des règles de responsabilité en cas de retard.

V. — Travaux futurs

73. Le Groupe de travail a noté qu'il avait pris des décisions sur quatre des six questions de fond inscrites à son ordre du jour pour la session en cours (voir par. 7 ci-dessus). Il a été décidé que les définitions figurant à l'article premier de la Convention et l'élimination des clauses frappées de nullité seraient étudiées à la sixième session du Groupe de travail et que les cinquième et sixième parties du deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées (A/CN.9/76/Add.1 *) seraient utilisées comme document de travail.

74. On a rappelé que le Groupe de travail n'avait pas terminé ses travaux sur les questions du transport des marchandises en pontée et des animaux vivants, qui avaient été examinées à la troisième session (rapport

du Groupe de travail sur sa troisième session, par. 23 à 29 et 30 à 34). Le Groupe de travail a décidé que ces questions seraient inscrites à l'ordre du jour de la sixième session. On comptait qu'une étude sur le transport des animaux vivants, qui doit être présentée par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), serait à la disposition du Groupe de travail lorsqu'il examinerait ce sujet.

75. Le Groupe de travail a examiné ensuite le rapport du Secrétaire général sur la détermination des autres problèmes qu'il y aurait lieu d'étudier dans le domaine des connaissements maritimes (A/CN.9/WG.III/R.1). Il a été décidé qu'à sa sixième session, le Groupe de travail aurait à examiner les sujets suivants, mentionnés dans le rapport précité : la responsabilité du transporteur en cas de retard (par. 6 à 8) et le domaine d'application de la Convention (par. 9 à 11). Il a été décidé, en ce qui concerne la question du retard, que le Secrétaire général devrait être prié d'établir un rapport contenant des propositions et indiquant les solutions possibles; en ce qui concerne le domaine d'application de la Convention, le Groupe de travail a décidé de demander au Secrétariat d'établir un bref document de travail en faisant porter son attention sur les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de Bruxelles de 1968. Le Groupe de travail a demandé à ses membres et observateurs à la session en cours de formuler leurs observations et suggestions sur les questions devant être examinées à la session suivante et il a exprimé l'espoir que celles-ci parviendraient au Secrétariat suffisamment tôt avant l'ouverture de la session pour pouvoir être utilisées pour la préparation de la documentation nécessaire.

76. Le Groupe de travail a décidé que les questions à examiner à la sixième session devraient être abordées dans l'ordre suivant : a) définitions figurant à l'article premier de la Convention; b) l'élimination des clauses frappées de nullité; c) transport de marchandises en pontée et d'animaux vivants; d) responsabilité du transporteur en cas de retard; et e) domaine d'application de la Convention.

77. Le Groupe de travail a demandé au Secrétaire général de préparer pour sa septième session un rapport sur la teneur requise et l'effet juridique des différents types de contrats de transport (A/CN.9/WG.III/R.1, par. 13). A cette occasion, le Secrétaire général a également été prié d'étudier la teneur des connaissements, les clauses de réserve, les lettres de garantie données par le chargeur et le connaissement en tant que titre négociable. Le Groupe de travail a décidé aussi que le Secrétaire général pourrait, s'il le jugeait nécessaire, envoyer des questionnaires concernant les sujets que devait examiner le Groupe de travail.

78. Le Groupe de travail est convenu de recommander à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international qu'à sa sixième session, et sous réserve de l'examen à ce moment-là des incidences financières, elle décide de convoquer la sixième session du Groupe de travail à Genève du 27 août au 7 septembre 1973, et la septième session à New York en février 1974.

* Reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).

6. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
QUATRIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES	
Ordre du jour provisoire et annotations	A/CN.9/WG.III/ WP.8
Mémorandum concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer, présenté par la délégation norvégienne	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.1
Amendement proposé par la France	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.2
Nouveau texte des articles III et IV : proposition des États-Unis d'Amérique	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.3
Amendement proposé par la Norvège	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.4
Amendements proposés par l'Égypte	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.5
Décision du Groupe de rédaction	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.6
Variantes concernant la charge de la preuve	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.7
Projet de rapport du Groupe de rédaction : responsabilité du transporteur	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.8
Texte proposé par la délégation belge	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.9
Texte proposé par la France : arbitrage	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.10
Liste des participants	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.11
Deuxième partie du projet de rapport du Groupe de rédaction : clauses compromissaires	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.12
Projet de rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire)	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.15 et Add. 1 à 3

CINQUIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA RÉGLEMENTATION
INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

Mémorandum concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer, présenté par la délégation norvégienne	A/CN.9/WG.III (V)/ WP.9
Réponses des gouvernements et des organisations internationales au deuxième questionnaire sur la responsabilité du transporteur en cas de dommage ou de perte des marchandises dans le contexte du connaissance	A/CN.9/WG.III/ WP.10/Add. 1 et 2

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Détermination des autres problèmes qu'il y aurait lieu d'étudier dans le domaine des connaissances maritimes : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/WG.III/R.1
Ordre du jour provisoire et annotations	A/CN.9/WG.III/R.2
Proposition présentée par le Japon	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.1
Document présenté par la délégation norvégienne : principes applicables au transbordement et à la substitution de transporteur	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.2
Projet de disposition : I. Limitation de responsabilité	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.3
Observations de la Chambre de commerce internationale, de la Chambre internationale de commerce maritime, de l'Union internationale d'assurances transports et du Comité maritime international concernant les circonstances dans lesquelles la Convention devrait autoriser un dépassement des limitations de responsabilité	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.4
Première partie du rapport du Groupe de rédaction : limitation de responsabilité par unité	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.5
Proposition présentée par le Japon	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.6
Projet de rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.8 et Add. 1 à 5
Deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction : transbordement	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.9
Troisième partie du rapport du Groupe de rédaction : délai de prescription	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.10
Proposition de la délégation française : délai de prescription	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.11
Proposition des États-Unis concernant le transbordement	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.12
Observations de l'Union internationale d'assurances transports appuyées par la Chambre de commerce internationale sur les délais de prescription	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.13

V. — 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.9/82)*

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) et à sa cinquième session, en 1972 (A/CN.9/71). Le présent rapport, qui doit être présenté à la Commission à sa sixième session (1973), a été établi à partir des renseignements communiqués par des organisations internationales au sujet de leurs travaux en cours². Dans de nombreux cas, il rend compte de l'état d'avancement de projets pour lesquels les renseignements généraux figurent dans les rapports antérieurs³.

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, soit parce qu'ils avaient trait à des travaux qui n'étaient pas liés à ceux de la CNUDCI, soit parce qu'il ne s'agissait pas de projets en cours.

³ On peut trouver des renseignements généraux dans les rapports présentés à la quatrième session (A/CN.9/59) et à la cinquième session (A/CN.9/71) 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*, (A/6396), par. 26 à 189 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I*, première partie, II, B); *Étude 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 1^{er} avril 1970 (UNCITRAL/III/CRP.2).

I. — Organes des Nations Unies et institutions spécialisées

A. — COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (CEE)

Conditions générales de vente des produits agricoles

3. L'état d'avancement des divers projets de la CEE a été décrit dans des rapports précédents⁴. Le Groupe d'experts des pratiques commerciales internationales concernant les produits agricoles a pris au sujet des projets de texte mentionnés dans le document A/CN.9/71, paragraphe 3, les décisions suivantes : a) le projet de conditions générales pour les transactions internationales de fruits et légumes frais a été adopté (en octobre 1972) et sera publié sous la cote AGRI/WP.1/GE.7/35; b) le projet de conditions générales pour les transactions internationales de fruits secs et séchés a été adopté dans la majorité de ses dispositions. Le texte sera officiellement adopté d'ici le mois d'avril 1973 et sera publié sous la cote AGRI/WP.1/GCS/16/Rev.2; c) le texte des conditions générales pour les transactions internationales de pommes de terre fera l'objet d'une seconde lecture en 1973 (AGRI/WP.1/GCS/24/Rev.1). En outre, les conditions générales pour la vente internationale des agrumes, adoptées en 1958 seront réexaminées (n° 312). Lorsque tous ces textes auront été approuvés, on envisage de les publier dans un seul document qui énoncera séparément les clauses applicables à toutes les catégories de produits et les clauses additionnelles qui ne valent que pour une catégorie donnée de produits. Sur cette base, il pourrait être possible ultérieurement d'établir d'autres clauses particulières pour des catégories de

⁴ Voir la note du Secrétaire général A/CN.9/5, par. 14 à 16; réponses des organisations au sujet de leurs activités en cours dans le domaine du commerce international ressortissant au programme de travail de la Commission (UNCITRAL/III/CRP.2); rapport du Secrétaire général sur les activités actuelles des organisations internationales en ce qui concerne l'harmonisation et l'unification du droit commercial international, A/CN.9/59, par. 4, et A/CN.9/71, par. 3 et 4.

produits agricoles qui jusqu'à présent n'ont pas encore été examinés. Un règlement d'expertise destiné à compléter les projets mentionnés ci-dessus est en cours d'examen pour le commerce des pommes de terre et des fruits et légumes frais (AGRI/WP.1/GCS/29) et des projets applicables à ces deux catégories de produits seront vraisemblablement adoptés en 1973. Les projets seront également examinés en vue de leur extension au commerce des fruits secs et séchés et des agrumes.

Arbitrage

4. Un règlement d'arbitrage pour les transactions internationales de produits agricoles a fait l'objet d'un premier examen général et sera à nouveau examiné en octobre 1973 en vue de son adoption éventuelle pour l'ensemble des produits agricoles qui font l'objet de conditions générales de vente.

Contrats relatifs à la réalisation d'ensembles industriels et à la coopération industrielle

5. Le Groupe d'experts sur les contrats internationaux en usage dans l'industrie a adopté, en novembre 1972, un Guide sur la rédaction de contrats relatifs à la réalisation d'ensembles industriels (Trade/WP.5/23). Le projet de guide sur la rédaction de contrats relatifs à la coopération industrielle ne sera entrepris qu'à la lumière du débat qui aura lieu à la prochaine session de la CEE (avril 1973).

B. — ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

Question de la révision de la Convention de Varsovie de 1929, modifiée par le Protocole de La Haye de 1955 :
a) marchandises; b) courrier; c) assurance automatique

6. Le Sous-Comité chargé de la révision de la Convention de Varsovie de 1929, modifiée par le Protocole de La Haye de 1955 : a) marchandises; b) courrier; c) assurance automatique, a été créé par le Comité juridique à sa dix-neuvième session, en mai 1972. Le Sous-Comité s'est réuni à Montréal du 20 septembre au 4 octobre 1972. Les problèmes qu'il a examinés ont été les suivants : a) *Marchandises* : 1) responsabilité du transporteur en cas de dommages causés aux marchandises et moyens de défense dont il dispose; 2) limite de responsabilité en cas de dommages, y compris la question de savoir si cette limite doit être irréfragable; 3) responsabilité en cas de retard; 4) limite de responsabilité en cas de retard, y compris la question de savoir si cette limite doit être irréfragable; 5) question des documents (art. 5 à 11 de la Convention de Varsovie); 6) droits de l'expéditeur et du destinataire, y compris le droit de détournement du transporteur (art. 12 à 15 de la Convention de Varsovie); 7) possibilité de conflits entre le système de Varsovie/La Haye, tel qu'il a été révisé, et la future convention sur le transport international combiné de marchandises, y compris la question des amendements qui pourraient être apportés

à la Convention de Varsovie afin de prévenir ces conflits; 8) question de savoir si le nouvel instrument devrait être : a) un protocole portant modification de la Convention de Varsovie, ou b) une nouvelle convention qui reprendrait les termes de la Convention de Varsovie, telle qu'elle a été modifiée à La Haye et à Guatemala, avec des amendements concernant les marchandises; b) *Courrier aérien*; c) *Assurance automatique*. Le rapport du Sous-Comité (LC/SC.Warsaw [1972] — Report) sera présenté au Comité juridique, qui décidera de la suite des travaux.

C. — CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT (CNUCED)

Pratique des conférences maritimes

7. Le secrétariat de la CNUCED a rédigé un rapport intitulé « La réglementation des conférences maritimes (Code de conduite des conférences maritimes) »⁵ qui a été présenté à la troisième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED, qui s'est tenue du 5 au 18 janvier 1972. Ce rapport contient un exposé historique de la réglementation des conférences maritimes; il décrit les divers systèmes de réglementation et fait des suggestions quant aux éléments de base d'un code de conduite des conférences maritimes.

8. Après examen de ce rapport, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a adopté à l'unanimité une résolution par laquelle il a renvoyé la question à la troisième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, qui s'est tenue à Santiago (Chili), du 13 avril au 21 mai 1973. A cette conférence, un projet de code de conduite des conférences maritimes rédigé par les pays en voie de développement a été soumis à l'examen à la quatrième commission de la Conférence.

9. La Conférence a ensuite adopté, par une décision prise à la majorité, la résolution 66 (III)⁶, par laquelle elle a constaté qu'il était nécessaire d'adopter et de mettre d'urgence en application un code de conduite des conférences maritimes qui soit universellement acceptable et qui tienne pleinement compte des besoins et des problèmes particuliers des pays en voie de développement. Par cette résolution, la Conférence a également recommandé qu'à sa vingt-septième session l'Assemblée générale convoque, aussitôt que possible dans le courant de 1973, une conférence de plénipotentiaires aux fins de l'adoption d'un code de conduite des conférences maritimes et elle a fait des recommandations quant aux principes à suivre pour l'établissement de ce code.

10. Comme suite à ces recommandations de la CNUCED, l'Assemblée générale a adopté, à sa vingt-septième session, la résolution 3035 (XXVII),

⁵ Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.13.

⁶ Document TD/III/RES/66.

par laquelle elle a prié le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de convoquer, le plus tôt possible en 1973, sous les auspices de la CNUCED, une conférence de plénipotentiaires afin d'examiner et d'adopter une convention ou tout autre instrument multilatéral ayant force obligatoire relatif à un code de conduite des conférences maritimes. Par cette même résolution, un comité préparatoire de la Conférence des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, composé de 48 membres, a été créé, sous les auspices de la CNUCED, afin de rédiger un projet de convention à l'intention de la Conférence de plénipotentiaires. Le secrétaire général de la CNUCED a prévu que la première session du Comité préparatoire aurait lieu du 8 au 26 janvier 1973, la deuxième session du 4 au 29 juin 1973 et la Conférence de plénipotentiaires du 14 novembre au 12 décembre 1973.

Chartes-parties

11. Dans l'ordre de priorité, la question qui figure immédiatement après au programme du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED est celle des chartes-parties, qui sera examinée à la quatrième session du Groupe de travail, en 1974. Un rapport sur les aspects juridiques, commerciaux et économiques des chartes-parties et de l'affrètement est en cours de préparation au secrétariat de la CNUCED et doit être présenté au Groupe de travail de la CNUCED à sa quatrième session.

Convention sur le transport combiné

12. A sa deuxième session extraordinaire, le Comité des transports maritimes de la CNUCED, a adopté une résolution intitulée « Projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (« Convention TCM ») »⁷. Cette résolution prévoit qu'avant d'adopter une convention sur le transport combiné, il faudra auparavant étudier attentivement toutes les conséquences que cet instrument pourrait avoir pour les pays en voie de développement. Elle note également que le projet de convention TCM, rédigé par le Groupe mixte OMCI/CEE, a été élaboré sans une participation adéquate des pays en voie de développement et qu'à l'avenir toute discussion qui aurait lieu au sujet d'une future convention sur le transport international combiné devra répondre à certaines exigences.

13. Par une résolution du 23 janvier 1973⁸, le Conseil économique et social a fait siennes les recommandations de la Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs⁹ tendant à ce que d'autres études soient entreprises et menées à bien par la CNUCED, avant la fin de 1974, sur tous les aspects

pertinents du transport international combiné de marchandises, eu égard en particulier aux besoins des pays en voie de développement; ces études doivent être faites en collaboration avec les commissions économiques régionales et avec le concours des organes régionaux et sous-régionaux appropriés et d'autres organisations internationales, en particulier l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime et l'Organisation de l'aviation civile internationale. Par la même résolution, le Conseil économique et social a également prié le Conseil du commerce et du développement de la CNUCED d'établir un groupe préparatoire intergouvernemental pour l'élaboration d'un avant-projet de convention sur le transport international multimodal et d'autoriser ce groupe à se réunir le plus tôt possible en 1973. Le Groupe préparatoire doit communiquer ses conclusions au Conseil économique et social au début de 1975 en vue de la réunion d'une conférence de plénipotentiaires à la fin de 1975 chargée de mettre au point le texte d'une convention sur le transport international intermodal sur la base du projet rédigé par le Groupe préparatoire.

Coopération avec la CNUDCI

14. Des membres du Groupe mixte CNUCED/Service juridique de l'ONU sur la réglementation des transports maritimes ont rédigé des études sur les questions suivantes : « Durée de la responsabilité du transporteur maritime » et « Responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants », qui figuraient parmi les questions traitées dans le document de travail intitulé « Responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissances »¹⁰. Ce document de travail a été présenté aux troisième et quatrième (extraordinaire) sessions du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI. Des membres du Groupe mixte ont également rédigé des études sur les questions suivantes : « Limitation de responsabilité par unité », « Définitions figurant à l'article premier de la Convention », « Délai de prescription » et « Clauses frappées de nullité », qui figuraient parmi les questions traitées dans le document de travail intitulé « Deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissances »¹¹, document présenté au Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI à sa cinquième session.

15. Le Chef du Groupe mixte a assisté, en qualité d'observateur de la CNUCED, aux troisième, quatrième (extraordinaire) et cinquième sessions du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI et aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI. Des membres du Groupe mixte ont aidé le secrétariat de la CNUDCI

⁷ Résolution 20 (S-II), publiée sous la cote TD/B/C.4/100.

⁸ E/RES/1734 (LIV).

⁹ Résolution n° 7, contenue dans le rapport de la troisième commission de la Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs (E/CONF.59/39/Rev.1).

¹⁰ A/CN.9/63/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI*, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, annexe.

¹¹ A/CN.9/WG.III/WP.10; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, IV, 4).

à assurer le service des troisième et quatrième (extraordinaire) sessions du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI.

Assistance technique

16. Le secrétariat de la CNUCED, dans le cadre de son programme d'assistance technique et en coopération avec d'autres organismes des Nations Unies, participe à un programme destiné à aider les pays en voie de développement en ce qui concerne les aspects juridiques des transports maritimes.

**D. — ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE
CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME (OMCI)**

*Réglementation internationale
des transports maritimes*

17. Les travaux faits dans ce domaine par l'OMCI ont été décrits dans les rapports présentés aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 12, et A/CN.71, par. 9 et 10). L'OMCI continue de participer aux travaux de la CNUDCI dans ce domaine.

E. — FONDS MONÉTAIRE INTERNATIONAL¹²

Effets de commerce internationaux

18. Des fonctionnaires du Fonds monétaire international ont participé aux travaux de rédaction d'un projet de loi uniforme sur les lettres de change et les billets à ordre internationaux que la CNUDCI étudie actuellement¹³.

II. — Organisations intergouvernementales

**A. — COMITÉ JURIDIQUE CONSULTATIF
AFRICANO-ASIATIQUE**

*Règles uniformes régissant la vente
internationale des objets mobiliers corporels*

19. Cette question a été inscrite au programme de travail du Comité en 1969, sur proposition des Gouvernements ghanéen et indien. Elle figure, depuis lors, à l'ordre du jour de toutes les sessions annuelles du

Comité et elle a fait l'objet de longs débats aux sessions d'Accra (1970) et de Colombo (1971). Elle a été renvoyée, pour examen approfondi, à un sous-comité permanent, composé de l'Égypte, du Ghana, du Japon, de l'Inde, du Nigéria, du Pakistan et de Sri Lanka. Le Sous-Comité a examiné la question au cours de la quatorzième session du Comité qui s'est tenue à New Delhi du 10 au 18 janvier 1973. Il a pris en considération les travaux faits par la CNUDCI à ce sujet et notamment le texte révisé des articles 1 à 55 de la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (document de la CNUDCI, A/CN.9/62/Add.2 *) rédigé par le Groupe de travail de la CNUDCI. Il a noté que le Groupe de travail s'était réservé de revenir sur un certain nombre d'articles figurant dans le texte révisé. En conséquence, il a estimé qu'il serait prématuré d'examiner le texte révisé tel quel et il a différé l'examen de la question jusqu'à ce que le texte soit davantage arrêté.

*Prescription en matière de vente internationale
des objets mobiliers corporels*

20. Une étude du projet de convention de la CNUDCI sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels a été rédigée par le Secrétariat (résumé de documents, vente internationale des objets mobiliers corporels, quatorzième session); au cours de la quatorzième session du Comité, le Sous-Comité permanent a examiné de façon détaillée le projet de convention. L'observateur de la CNUDCI a assisté aux débats et le Sous-Comité était saisi du commentaire rédigé par le secrétariat de la CNUDCI sur le projet de convention (A/CN.9/73 **). Le Sous-Comité a fait rapport au Comité, approuvant de façon générale la position adoptée dans le projet de convention qui représentait, sous réserve de certaines suggestions faites au sujet de la révision du texte du projet, un compromis viable. Ce rapport a été distribué à tous les États membres du Comité et autres États africano-asiatiques pour observation. Toutes observations pertinentes communiquées par des États membres seront analysées et transmises au secrétariat de la CNUDCI.

Conditions générales de vente

21. Un projet de contrat type f.o.b. a été rédigé à l'usage des acheteurs et des vendeurs de produits primaires de la région africano-asiatique (résumé de documents, vente internationale des objets mobiliers corporels, treizième session, Lagos). Un compte rendu complet des travaux est donné dans le rapport présenté à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 12 et 13). Les gouvernements ont fait de nouvelles observations sur ce projet et l'on espère qu'un autre projet de contrat type à l'usage des vendeurs et des acheteurs de matériel d'équipement sera rédigé par le secrétariat au cours de l'année à venir.

¹² Les activités du Fonds monétaire international dans le domaine de la formation et de l'assistance sont décrites dans le rapport du Secrétaire général sur la formation et l'assistance en matière de droit commercial international, qui a été présenté à la cinquième session de la CNUDCI [A/CN.9/65, par. 12, d].

¹³ Pour la participation des organisations internationales à l'élaboration du projet de loi uniforme sur les lettres de change et les billets à ordre internationaux, voir le document A/CN.9/WG.IV/WP.2, par. 3 de l'introduction, note 6, et le document A/CN.9/77, par. 5; reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, II, 1).

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, I, A.5, annexe III.*

** *Ibid., vol. III : 1972, deuxième partie, I, B, 3.*

Effets de commerce internationaux

22. Le Comité ne s'est pas encore saisi de cette question qui demeure à l'examen du Groupe de travail des effets de commerce de la CNUDCI. Le moment venu, le Comité a l'intention d'examiner les propositions définitives qui auront été faites par la CNUDCI et d'aider les gouvernements membres par ses observations et suggestions.

Arbitrage commercial international

23. Une étude schématique de la question, qui traite des points présentant un intérêt particulier pour la région africano-asiatique, a été rédigée par le secrétariat et distribuée aux gouvernements membres. Des données sont actuellement réunies pour la poursuite de l'étude, dont on espère que certaines parties seront achevées cette année. L'étude sera ensuite soumise aux gouvernements membres pour examen.

Réglementation internationale des transports maritimes

24. La question des connaissements et les travaux faits à ce sujet par la CNUDCI sont actuellement en cours d'étude. Le secrétariat compte terminer une étude sur les conférences maritimes.

B. — BANQUE ASIATIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Modalités d'octroi de crédit et de constitution de sûreté

25. Depuis trois ans, la Banque collabore avec l'Association juridique de l'Asie et du Pacifique occidental (LAWASIA) à la rédaction d'une étude concernant les modalités d'octroi de crédit et de constitution de sûreté pour les banques nationales de développement et autres institutions financières situées dans certains pays membres. Tous les travaux sont achevés, à l'exception de la monographie sur l'Australie et du rapport final d'ensemble, qui seront vraisemblablement prêts en avril 1973. Le premier volume de l'étude doit être publié prochainement.

C. — BANQUE DES RÈGLEMENTS INTERNATIONAUX

Effets de commerce internationaux

26. La Banque a participé aux travaux concernant un projet de loi uniforme sur les lettres de change et les billets à ordre internationaux que la CNUDCI étudie actuellement¹⁴.

D. — COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (CEE)

Ventes à tempérament

27. Les travaux sur cette question ont été décrits dans les rapports présentés à la quatrième et à la cinquième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 18, et A/CN.9/71, par. 16).

Garanties et sûretés

28. Les travaux précédents sur la question ont été décrits dans le rapport à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 18). La Commission a publié une étude de droit comparé, qui a servi de base aux travaux en cours sur le cautionnement et les sûretés personnelles, dans la série : *Rapprochement des législations, 1971, n° 14*. Les sûretés réelles mobilières et immobilières font actuellement l'objet de travaux préparatoires.

Arbitrage commercial

29. La Commission a récemment présenté un projet relatif à l'arbitrage des différends résultant de la passation et de l'exécution des marchés publics financés par le Fonds européen de développement.

Sociétés multinationales

30. Une Convention sur la reconnaissance mutuelle des sociétés et des personnes morales a été signée par les six États membres originaires de la CEE, le 29 février 1968. La base juridique de cette Convention est l'article 220 du Traité portant création de la Communauté économique européenne (Traité CEE).

31. Un projet de convention sur la fusion internationale de sociétés anonymes a été établi. La base juridique de ce projet de convention est également l'article 220 du Traité CEE.

32. Le 30 juin 1970, une proposition d'un règlement du Conseil portant statut de sociétés anonymes européennes a été faite. Cette proposition se réfère à l'article 235 du Traité CEE.

Représentation commerciale

33. Les premières étapes des travaux sur cette question ont été décrites dans le rapport présenté à la quatrième session de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 20). Une directive concernant le statut des agents commerciaux dans la Communauté est actuellement en cours de préparation.

Faillite

34. Les travaux relatifs à l'avant-projet de convention sur la faillite et les procédures analogues ont été décrits dans le rapport présenté à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 17).

¹⁴ Pour la participation des organisations internationales à l'élaboration du projet de loi uniforme, voir le document A/CN.9/WG.IV/WP.2 (par. 3 de l'introduction, note 6) et le document A/CN.9/77, par. 3, reproduit dans le présent volume, ci-dessus (deuxième partie, II, 1).

E. — CONSEIL DE L'EUROPE

Aspects internationaux de la protection juridique des droits des créanciers

35. Cette question a été examinée par le Comité européen de coopération juridique (CCJ) à sa réunion de décembre 1972. (Les travaux antérieurs en la matière sont exposés dans les rapports soumis aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI : A/CN.9/59, par. 21, et A/CN.9/71, par. 19.) Compte tenu des activités poursuivies sous l'égide de la Communauté européenne, le CCJ a décidé de ne pas prendre pour le moment de position définitive sur ce sujet. Le Comité attendra les résultats de l'étude de la huitième Conférence des Ministres européens de la justice sur le rôle futur du Conseil de l'Europe dans ce domaine, et en particulier sur les problèmes posés par le chevauchement des activités des organisations internationales.

Harmonisation de certaines règles relatives au lieu de paiement en matière d'obligations monétaires

36. Les travaux préparatoires de la Convention européenne relative au lieu de paiement des obligations monétaires ont été exposés dans les rapports présentés aux sessions précédentes de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 22, et A/CN.9/71, par. 20). La Convention a été ouverte à la signature des États membres en mai 1972; elle a été signée par l'Autriche, la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas.

Règles uniformes en matière de « délais »

37. Les travaux antérieurs sur les « délais » et dans les domaines connexes ont été exposés dans les rapports présentés aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 23, et A/CN.9/71, par. 21 et 22). La Convention européenne sur la computation des délais a été ouverte à la signature le 16 mai 1972; elle a été signée par l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, la République fédérale d'Allemagne et la Suède.

38. En outre, les travaux se poursuivent en matière de prescription extinctive. Un sous-comité du CCJ a été chargé d'étudier, à la lumière du projet de convention établi par la CNUDCI au sujet de la prescription dans le domaine de la vente internationale des objets mobiliers corporels, le projet de règles relatives à la prescription extinctive en matière civile et commerciale — projet préparé par le Sous-Comité du CCJ chargé d'harmoniser les concepts juridiques de base — en vue d'une éventuelle harmonisation des deux projets.

Reconnaissance et exécution des décisions judiciaires étrangères en matière civile et commerciale

39. Les travaux de préparation d'un guide pratique à ce sujet ont été exposés dans les rapports présentés aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 24, et A/CN.9/71, par. 23). Ces travaux se poursuivent, et il est prévu que le CCJ, à sa réunion de décembre 1973, sera appelé à examiner le texte définitif du guide en vue d'autoriser sa publication.

Harmonisation des règles relatives aux fonds de placement

40. Les travaux antérieurs en la matière ont été exposés dans les rapports présentés aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 26, et A/CN.9/71, par. 24). Le 19 septembre 1972, le Comité des ministres a adopté la résolution (72) 28 relative aux fonds de placements (nationaux). Le 12 décembre 1972, il a adopté la résolution (72) 50, relative aux organismes de placements collectifs étrangers.

Responsabilité des producteurs

41. Les travaux antérieurs sur ce sujet ont été exposés dans le rapport à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 25). Le Comité d'experts créé par le CCJ a tenu sa première réunion en novembre 1972. Après un examen général du problème, il a dressé un inventaire de toutes les questions qui se posent dans le cadre de son mandat — lequel consiste à proposer des mesures en vue de l'harmonisation du droit des États membres. La tendance générale qui s'est dégagée des travaux de cette réunion est en faveur de l'établissement d'un régime de responsabilité objective qui tienne compte des intérêts des consommateurs et des producteurs.

F. — CONSEIL D'AIDE ÉCONOMIQUE MUTUELLE (CAEM)

Convention sur le règlement par voie d'arbitrage des différends de droit civil survenus dans le cadre des relations touchant la coopération économique, scientifique et technique

42. Cette convention, dont la matière a été décrite dans le rapport présenté à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 26), a été signée à Moscou, le 26 mai 1972, par les pays membres du CAEM; elle a été ratifiée par la Bulgarie, la Hongrie, la Mongolie et la République démocratique allemande. La Convention entrera en vigueur le 90^e jour à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.

Règles uniformes pour les tribunaux d'arbitrage

43. En janvier 1972, le Comité exécutif du CAEM a chargé la Conférence juridique des représentants des pays membres du CAEM d'établir un projet de règles uniformes applicables aux tribunaux d'arbitrage rattachés aux chambres de commerce des pays membres. Ces règles doivent porter entre autres sur l'harmonisation et l'unification de certaines règles concernant ces tribunaux. L'avant-projet de règles uniformes applicables aux tribunaux d'arbitrage est maintenant prêt. Il contient des règles uniformes visant les questions suivantes : compétence, procédure et composition du tribunal; ordre des procédures d'arbitrage et délais applicables; droits exigibles; dépenses du tribunal et frais des parties. Le texte définitif du projet devrait être prêt à la fin de l'année 1973.

Dispositions types touchant les conditions de création et de fonctionnement des organisations économiques internationales dans les pays membres du CAEM

44. Élaborées par la Conférence juridique des représentants des pays membres du CAEM, ces dispositions types ont été approuvées par le Comité exécutif en janvier 1973. Elles contiennent des règles uniformes sur la création, la composition, la structure, le statut juridique des biens et l'activité économique des organisations économiques internationales (entreprises, combinats, services centraux de calcul économique, organisations de recherche scientifique et bureaux d'études, organismes de commerce extérieur et autres sujets de droit qui, conformément à la législation de leur pays, exercent une activité économique en leur nom propre et sous leur propre responsabilité). Les pays membres du CAEM tiendront compte des dispositions types, dans la mesure où ils le jugeront utile, lors de la création d'organisations économiques internationales par voie d'accords internationaux et lors de la rédaction de lois normatives nationales touchant la création et l'activité de ces organisations.

Conditions générales en matière de service après vente et de montage

45. Les travaux antérieurs du CAEM en ce domaine ont été exposés dans le rapport présenté à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 30). La Commission permanente du commerce international du CAEM a soumis un certain nombre de propositions en la matière à l'examen du Comité exécutif. Ces propositions tendent à adapter les conditions générales à la demande croissante de services techniques pour les machines et le matériel livrés dans le cadre des échanges commerciaux entre les pays membres du CAEM, notamment en définissant plus clairement les droits et les obligations de l'acheteur et du vendeur et en stipulant les obligations du vendeur de machines et de matériel concernant la fourniture de pièces détachées.

Conditions générales de fourniture de marchandises entre les organisations des pays membres du CAEM

46. Conformément au mandat que lui a donné le Comité exécutif, la Conférence juridique des représentants des pays membres du CAEM poursuit ses travaux en vue de l'élaboration de règles unifiées touchant la responsabilité matérielle des organisations économiques en cas d'inexécution ou d'exécution inadéquate d'obligations réciproques; ces règles doivent être incorporées dans les Conditions générales de fourniture (CAEM, 1968).

Réglementation internationale des transports maritimes

47. Les travaux antérieurs en ce domaine ont été exposés dans le rapport présenté à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 28 et 29). Les conditions générales pour la détermination réciproque du tonnage maritime et du transport international des marchandises des États membres du CAEM, préparées

par la Conférence des organisations d'affréteurs et d'armateurs des pays membres du CAEM, ont été approuvées en septembre 1972 par la Commission permanente du commerce international. Ces conditions générales s'appliquent à toutes les relations existant entre les organisations aux services compétents des pays membres du CAEM, aux négociations qu'ils entreprennent, à la signature de protocoles et d'accords et à la conclusion de contrats et de conventions particulières liés à la détermination du tonnage maritime utilisable aux fins du transport international des marchandises après le 31 décembre 1972. La Commission permanente des transports élabore un projet d'accord multilatéral sur l'utilisation en commun de conteneurs pour le transport international.

Protection juridique de la propriété intellectuelle

48. La Conférence des directeurs des offices de brevets des pays membres du CAEM prépare un accord sur la protection juridique des inventions, des modèles industriels d'utilité générale et des marques de fabrique dans le cadre de la coopération économique, scientifique et technique.

G. — COMITÉ JURIDIQUE INTERAMÉRICAIN
(ORGANISATION DES ÉTATS AMÉRICAINS)

Conférence interaméricaine de spécialistes du droit international privé

49. Les travaux antérieurs du Comité ont été exposés dans le rapport présenté à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 36 et 37). Le Secrétariat général de l'Organisation des États américains prépare la Conférence susmentionnée, dont la résolution AG/RES.48 (I-0/71) a décidé la convocation. La Conférence doit avoir lieu avant 1974. Parmi les questions inscrites à son ordre du jour, figurent les suivantes : achats et ventes internationaux de marchandises; lettres de change; chèques et billets à ordre à circulation internationale; arbitrage commercial international; transport maritime international, notamment en ce qui concerne les connaissements¹⁵.

H. — BANQUE INTERNATIONALE
DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE

*Paiements internationaux*¹⁶

50. La Banque a communiqué des renseignements sur les modifications récemment apportées aux règlements commerciaux opérés en roubles transférables

¹⁵ Pour la participation à l'élaboration du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, entreprise par la CNUDCI, voir A/CN.9/WG.IV/WP.2, par. 3 de l'introduction, note 6, et A/CN.9/77, par. 3.

¹⁶ Pour la participation à l'élaboration du projet de loi uniforme, voir *ibid.*

entre les huit pays membres du Conseil d'aide économique mutuelle qui sont également membres de la Banque.

I. — INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVÉ (UNIDROIT)

Codification progressive du droit des contrats

51. Un rapport préliminaire sur les possibilités d'unification des règles concernant la formation des contrats et sur les conditions de validité de ces derniers a été présenté par le professeur Popescu, rapporteur, au Conseil de direction de l'UNIDROIT, en mai 1972 (document U.D.P. 1972 — Études L — Droit des obligations, document 3). Le Conseil de direction a chargé le secrétariat de l'UNIDROIT de poursuivre ces recherches préliminaires en préparant une étude de droit comparé sur l'inexécution des contrats et les sanctions relatives à l'inexécution. Cette étude est en cours.

Avant-projet de loi uniforme pour l'unification de certaines règles en matière de validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels

52. Le Conseil de direction de l'UNIDROIT a mis au point et approuvé l'avant-projet de loi uniforme précitée, ainsi qu'un rapport explicatif rédigé par le *Max-Planck Institut für ausländisches und internationales Privatrecht* (documents U.D.P. 1972 — Études XVI/B — documents 20 et 21). Ce projet, qui comporte 16 articles, est conçu comme un complément à la LUVI et traite du régime des nullités des contrats de vente pour erreur, dol et violence. Il sera diffusé à l'occasion de la prochaine session de la CNUDCI.

Projet de loi uniforme sur la protection de l'acheteur de bonne foi d'objets mobiliers corporels

53. Ce projet, élaboré par un comité d'étude et approuvé en 1968 par le Conseil de direction de l'UNIDROIT, propose, en 11 articles, un certain nombre de règles destinées à assurer la protection de l'acheteur de bonne foi dans le cas où le vendeur n'avait pas qualité pour disposer de la chose vendue. Ce texte, accompagné d'un rapport explicatif (document U.D.P. 1968 — Études XLV — document 37) a été diffusé auprès des gouvernements des États membres de l'UNIDROIT, qui ont été invités à présenter leurs observations. Celles-ci seront examinées par un comité d'experts gouvernementaux dont la réunion est prévue en juin 1973. Au cas où un accord se dessinerait sur un texte révisé, ce projet pourrait être soumis à une conférence diplomatique pour faire l'objet d'une convention.

Avant-projet de loi uniforme sur la représentation dans les rapports internationaux en matière de vente et d'achat d'objets mobiliers corporels

54. Ce projet est le résultat de longs travaux. Il a été mis au point par un comité d'experts gouvernementaux qui a fusionné deux projets antérieurement élaborés par des comités d'étude. Il comporte 37 articles

et définit les rapports juridiques naissant du contrat de représentation (y compris le contrat de « commission ») entre le représenté, le représentant et le tiers contractant. Son champ d'application est limité à la représentation en matière de vente. Une conférence diplomatique pourrait être prochainement réunie en vue de l'adoption de ce projet sous forme de convention.

Statut juridique des véhicules à coussin d'air (spécialement des engins marins de type Hovercraft ou Naviplane)

55. L'UNIDROIT a procédé à une enquête sur l'état du droit dans ce domaine, dans les différents pays. Les résultats de cette enquête, qui sont en cours d'examen, seront soumis prochainement à un comité restreint. Celui-ci proposera un programme de législation internationale à un comité d'experts gouvernementaux. Le programme en question sera établi en collaboration avec l'OMCI.

Transports d'animaux vivants

56. Le secrétariat de l'UNIDROIT a entrepris pour le compte de la CNUDCI, dans le cadre du groupe de travail sur les transports maritimes, une étude sur les problèmes posés par le transport des animaux vivants, et plus spécialement sur les conditions dans lesquelles le transport des animaux vivants pourrait être inclus dans le champ d'application des Règles de La Haye.

Transports fluviaux

57. L'UNIDROIT poursuit, en étroite collaboration avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, l'élaboration de conventions relatives aux transports fluviaux : contrat de transport de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux en navigation intérieure (CLN), contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN).

Transports routiers

58. L'UNIDROIT a préparé, pour le compte de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, un avant-projet de convention sur le contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR). Ce texte sert de base aux travaux qui sont en cours sur ce sujet, dans le cadre du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU.

III. — Organisations internationales non gouvernementales

A. — CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (CCI)

Vente internationale des objets mobiliers corporels

59. La CCI poursuit dans ce domaine les travaux exposés dans les rapports présentés aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 43, et A/CN.9/71, par. 63.)

Paiements internationaux

60. La CCI poursuit les activités décrites dans le rapport présenté à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/71, par. 64). En ce qui concerne les crédits documentaires, la CCI a achevé une première révision de ses Règles et usages uniformes (brochure n° 222). Les documents pertinents ont été soumis à l'examen et aux observations des comités nationaux de la CCI et aux milieux intéressés des pays qui ne sont pas représentés à la CCI par l'intermédiaire du secrétariat de la CNUDCI.

Arbitrage commercial international

61. La CCI : a) étudie les résultats du quatrième Congrès de l'arbitrage international (Moscou, 1972); b) poursuit les études relatives à une révision de ses propres règles en matière de conciliation et d'arbitrage.

Réglementation internationale des transports maritimes

62. Les travaux antérieurs en la matière ont été exposés dans les rapports présentés aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 45 et 46, et A/CN.9/71, par. 66). Le Bureau international des usagers des transports maritimes, organe de la CCI, a fait réponse au questionnaire de la CNUDCI de juin 1972 relatif à la révision de la Convention de Bruxelles de 1924¹⁷.

Représentation commerciale

63. La CCI poursuit sa participation aux études et aux réunions de l'UNIDROIT à ce sujet.

B. — UNION INTERNATIONALE D'ASSURANCES TRANSPORTS

Réglementation internationale des transports maritimes

64. L'Union participe aux travaux de la CNUDCI à ce sujet, ainsi qu'aux sessions de la CNUCED, de l'ECOSOC et de la CEE/OMCI qui s'occupent de la question. Entre autres études, l'Union a publié récemment un résumé des arguments en faveur du système

actuel de la répartition des risques entre le transporteur et le chargeur, mis au point par le comité chargé des questions relatives à la responsabilité du transporteur (octobre 1972), ainsi qu'un document sur la prescription des actions relatives au transport de marchandises rédigé par le comité chargé de la prévention des pertes de marchandises (décembre 1969). L'Union a également publié, en plusieurs langues, des tableaux d'équivalences pratiques entre les clauses d'assurance de la marchandise qui sont utilisées dans de nombreux marchés d'assurance maritime. On espère que cette publication servira de référence à la fois aux gouvernements et aux banques, aux transporteurs et aux destinataires.

65. La question de la moyenne générale, qui établit les responsabilités spécifiques en matière d'assurance maritime, est à l'ordre du jour de l'Union depuis de nombreuses années, et plusieurs rapports importants ont été présentés à ce sujet à la Conférence annuelle de l'Union.

C. — ASSOCIATION DU DROIT INTERNATIONAL

Arbitrage commercial international

66. Le Comité chargé de l'arbitrage commercial international poursuit ses travaux sur la mise au point de méthodes de nature à généraliser le recours à l'arbitrage pour le règlement des différends concernant les contrats entre les autorités publiques et les firmes appartenant à des intérêts étrangers.

Investissements étrangers dans les pays en voie de développement

67. Ce sujet a fait l'objet d'une étude par le Comité chargé des investissements étrangers dans les pays en voie de développement. La cinquante-sixième Conférence sera saisie de la version définitive d'un contrat type pour l'établissement par des capitaux étrangers d'entreprises de textiles dans les pays en voie de développement.

Application extra-territoriale des mesures législatives de protection commerciale

68. A sa cinquante-cinquième Conférence, tenue en août 1972, l'Association du droit international a adopté certains principes de droit international destinés à servir de base à la solution des problèmes posés par l'affirmation et l'exercice de la compétence des États en matière de pratiques commerciales restrictives.

¹⁷ Cette réponse figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.2.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA CNUDCI

Documents de la sixième session de la Commission

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
A. — DOCUMENTS À DISTRIBUTION GÉNÉRALE	
La réglementation internationale des transports maritimes : rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) tenue à Genève du 25 septembre au 6 octobre 1972 . . .	A/CN.9/74
Rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa quatrième session (New York, 22 janvier-2 février 1973)	A/CN.9/75
Réglementation internationale des transports maritimes : rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session, tenue à New York du 5 au 16 février 1973	A/CN.9/76 et Add.1
Paiements internationaux; effets de commerce : projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux; rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur sa première session (Genève, 8-19 janvier 1973)	A/CN.9/77
Conditions générales de vente et contrats types : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/78
Arbitrage commercial international : résumé des observations des membres de la Commission sur les propositions du Rapporteur spécial : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/79 et Add.1
Formation et assistance en matière de droit commercial international : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/80
Création d'une union pour le <i>jus commune</i> en matière de commerce international; analyse des commentaires et observations des gouvernements : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/81
Activités actuelles des organisations internationales en ce qui concerne l'harmonisation et l'unification du droit commercial international : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/82
Sociétés multinationales : note du Secrétaire général	A/CN.9/83
Ordre du jour provisoire et annotations; calendrier provisoire des séances : note du Secrétaire général	A/CN.9/84
B. — DOCUMENTS À DISTRIBUTION LIMITÉE	
Paiements internationaux; révision des règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires : note du Secrétaire général	A/CN.9/L.23
Règles uniformes relatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels : note du Secrétaire général	A/CN.9/L.24

*Titre ou description**Cote*

C. — DOCUMENTS À DISTRIBUTION RESTREINTE

Projet de rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session; 2-13 avril 1973	A/CN.9/VI/CRP.1 et Add.1 à 9
Arbitrage commercial international : proposition du Groupe de rédaction	A/CN.9/VI/CRP.2

D. — DOCUMENTS D'INFORMATION

Liste des délégations	A/CN.9/INF.5
---------------------------------	--------------

**Groupe de travail sur la vente internationale
des objets mobiliers corporels : quatrième session**

A. — DOCUMENTS DE TRAVAIL

Analyse des observations et propositions relatives aux articles 56 à 70 de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI) : note du Secrétaire général.	A/CN.9/WG.2/WP.15
Texte des observations et propositions relatives aux articles 56 à 70 de la LUVI présentées par des représentants des membres du Groupe de travail	A/CN.9/WG.2/WP.15/ Add.1
Obligations du vendeur dans une vente internationale d'objets mobiliers corporels; état des travaux effectués par le Groupe de travail et solutions proposées pour les problèmes restant à résoudre : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/WG.2/WP.16
Texte des études et propositions des représentants de l'URSS, du Japon et de l'Autriche relatives à certaines obligations du vendeur	A/CN.9/WG.2/WP.16/ Add.1
Observations portant sur les articles 24 à 32 de la LUVI présentées par le représentant de la Hongrie	A/CN.9/WG.2/ WP.16/Add.2

B. — DOCUMENTS À DISTRIBUTION RESTREINTE

Ordre du jour provisoire	A/CN.9/WG.2/R.1
Amendements proposés par l'observateur de la Norvège pour la révision du chapitre III de la LUVI	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.1
Amendements proposés par l'observateur de la Norvège pour la révision du chapitre IV de la LUVI	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.2
Norvège : projet d'article représentant une tentative établissant un régime unifié de sanctions applicables à tous les types de contravention au contrat de vente par le vendeur sur la base du document A/CN.9/WG.2/WP.16 (pages 53 à 56)	A/CN.9/WG.2/IV/ CPR.3
Autriche et France : proposition tendant à modifier le texte français du projet d'article 33 (A/CN.9/WG.2/WP.16, page 22)	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.4

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Incorporation de l'article 36 dans l'article 33 de la LUVI (proposition du Groupe de rédaction VI)	A/CN.9/WG.2/IV CRP.5
Article 42 : texte proposé par le Groupe de rédaction VI	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.6
États-Unis d'Amérique : proposition concernant l'article 33	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.7
Article 35 : texte proposé par le Groupe de rédaction III	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.8/Rev.1
Article 46 : texte proposé par le Groupe de rédaction VIII	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.9
Article 39 : texte proposé par le Groupe de rédaction V	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.10
Article 57 : texte proposé par le Groupe de rédaction IX	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.11
Projet de rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa quatrième session	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.12 et Add.1 à 3
Article 57 : proposition du représentant du Mexique et de l'observateur de la Conférence de La Haye	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.13
Articles 43 et 44 : proposition du Groupe de rédaction VII	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.14
Liste des participants	A/CN.9/WG.2/IV/ CRP.15

**Groupe de travail sur les effets
de commerce internationaux : première session**

A. — DOCUMENTS DE TRAVAIL

Ordre du jour provisoire	A/CN.9/WG.IV/ WP.1
Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, et commentaire : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/WG.IV/ WP.2

B. — DOCUMENTS À DISTRIBUTION RESTREINTE

Examen du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux : document de travail rédigé par le Secrétariat	A/CN.9/WG.IV/ R.1
Projet de rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux sur sa première session	A/CN.9/WG.IV/ CRP.1 et Add.1
Exceptions opposées à un porteur protégé	A/CN.9/WG.IV/ CRP.2

*Titre ou description**Cote*

**Groupe de travail de la réglementation internationale
des transports maritimes : quatrième et cinquième sessions**

A. — DOCUMENTS DE TRAVAIL

Quatrième session

Perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur : document de travail du Secrétariat	A/CN.9/WG.III/ WP.6
Clauses compromissaires : document de travail du Secrétariat	A/CN.9/WG.III/ WP.7
Ordre du jour provisoire et annotations	A/CN.9/WG.III/ WP.8

Cinquième session

Mémoire concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer, présenté par la délégation norvégienne	A/CN.9/WG.III (V)/ WP.9
Deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées; connaissements (limitation de responsabilité par unité; transbordement; déroutement; délai de prescription; définitions; clauses frappées de nullité) : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/WG.III/ WP.10
Réponses des gouvernements et des organisations internationales au deuxième questionnaire sur la responsabilité du transporteur en cas de dommage ou de perte des marchandises dans le contexte des connaissements	A/CN.9/WG.III/ WP.10/Add.1 et 2

B. — DOCUMENTS À DISTRIBUTION RESTREINTE

Quatrième session

Mémoire concernant la structure d'une nouvelle convention relative au transport de marchandises par mer, présenté par la délégation norvégienne	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.1
Amendement proposé par la France	A/CN.9/WG.III/ (IV)/ CRP.2
Nouveau texte des articles III et IV : proposition des États-Unis d'Amérique	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.3
Amendement proposé par la Norvège	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.4
Amendements proposés par l'Égypte	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.5
Décision du Groupe de rédaction	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.6
Variante concernant la charge de la preuve	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.7
Projet de rapport du Groupe de rédaction : responsabilité du transporteur	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.8

<i>Titre ou description</i>	<i>Cote</i>
Texte proposé par la délégation belge	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.9
Texte proposé par la France : arbitrage	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.10
Liste des participants	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.11
Deuxième partie du projet de rapport du Groupe de rédaction : clauses compromissaires	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.12
Projet de rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire)	A/CN.9/WG.III (IV)/ CRP.15 et Add.1 à 3
<i>Cinquième session</i>	
Détermination des autres problèmes qu'il y aurait lieu d'étudier dans le domaine des connaissements maritimes : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/WG.III/R.1
Ordre du jour provisoire et annotations	A/CN.9/WG.III/R.2
Proposition présentée par le Japon	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.1
Document présenté par la délégation norvégienne : principes applicables au transbordement et à la substitution de transporteur	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.2
Projet de disposition : I. Limitation de responsabilité	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.3
Observations de la Chambre de commerce internationale, de la Chambre internationale de commerce maritime, de l'Union internationale d'assurances transports et du Comité maritime international concernant les circonstances dans lesquelles la Convention devrait autoriser un dépassement des limitations de responsabilité	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.4
Première partie du rapport du Groupe de rédaction : limitation de responsabilité par unité	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.5
Proposition présentée par le Japon	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.6
Projet de rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.8 et Add.1 à 5
Deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction : transbordement	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.9
Troisième partie du rapport du Groupe de rédaction : délai de prescription	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.10
Proposition de la délégation française : délai de prescription	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.11
Proposition des États-Unis concernant le transbordement	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.12
Observations de l'Union internationale d'assurances transports appuyées par la Chambre de commerce internationale sur les délais de prescription	A/CN.9/WG.III (V)/ CRP.13